der modelleisenbahner

FACHZEITSCHRIFT JAHRGANG 30
FÜR DAS MODELLEISENBAHNWESEN,
ALLE FREUNDE DER EISENBAHN
UND DES STÄDTISCHEN NAHVERKEHRS



Organ
des Deutschen
Modelleisenbahn-
Verbandes der DDR

OKTOBER

10/81



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN

Verlagspostamt Berlin Einzelheftpreis 1,— M 32542

Das besondere Bild

Bild 1 Als dieses Foto entstand, herrschte auf dem Bahnhof Schönheide Süd noch Hochbetrieb.
Links im Bild ist noch deutlich die Ausfahrt nach Carlsfeld sichtbar.

Foto: G. Meyer, Aue



Bild 2 Lok 99 568 vor einem Personenzug auf der Strecke Meißen—Triebischtal—Lommatzsch im Jahre 1932. Auch diese Strecke gehört schon lange der Vergangenheit an.

Foto: R. Thümler, Leipzig

Redaktion
Verantwortlicher Redakteur: Dipl.rer.pol. Rudi Herrmann
Telefon: 2 04 12 76
Redakteur: Ing. Wolf-Dietger Machel
Telefon: 2 04 12 04
Typografie: Ing. Inge Biegholdt
Anschrift der Redaktion: „Der Modelleisenbahner", DDR-1080 Berlin, Französische Str. 13/14, Postfach 1235
Telefon: 2 04 12 76

Zuschriften, die die Seite „Mitteilungen des DMV" (also auch für „Wer hat – wer braucht?") betreffen, sind nur an das Generalsekretariat des DMV, DDR-1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 10, zu senden.

Herausgeber
Deutscher Modelleisenbahn-Verband der DDR

Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen Berlin
Verlagsleiter: Dr. Harald Böttcher
Chefredakteur des Verlags:
Dipl.-Ing.-Ök. Journalist Max Kinze
Lizenz Nr. 1151
Druck: (140) Druckerei Neues Deutschland, Berlin
Erscheint monatlich; Preis: Vierteljährlich 3,– M.
Auslandspreise bitten wir den Zeitschriftenkatalogen des „Buchexport", Volkseigener Außenhandelsbetrieb der DDR, DDR-7010 Leipzig, Postfach 160, zu entnehmen.

Art.-Nr. 16330

Redaktionsschluß: 19. 8. 1981
Geplante Auslieferung: 14. 10. 1981



Bestellungen nehmen entgegen: in der DDR: sämtliche Postämter und der örtliche Buchhandel; im Ausland: der internationale Buch- und Zeitschriftenhandel, zusätzlich in der BRD und in Westberlin: der örtliche Buchhandel, Firma Helios Literaturvertrieb GmbH., Berlin (West) 52, Eichborndamm 141–167, sowie Zeitungsvertrieb Gebrüder Petermann GmbH & Co KG, Berlin (West) 30, Kurfürstenstr. 111.
UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuspechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Asse, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. ČSSR: Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul 12. Polen: Buch: u. Wilcza 46, Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 6. KDVR: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen. Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermerrja Shetnore Botimeve, Tirana. Auslandsbezug wird auch durch den Buchexport Volkseigener Außenhandelsbetrieb der Deutschen Demokratischen Republik, DDR-7010 Leipzig, Leninstraße 16, und den Verlag vermittelt.

der modelleisenbahner

Fachzeitschrift für das Modelleisenbahnwesen, alle Freunde der Eisenbahn und des städtischen Nahverkehrs

10 Oktober **1981 · Berlin · 30. Jahrgang**

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR



Die Redaktion wurde im Jahre 1977 anläßlich des 25jährigen Bestehens mit der Ehrennadel des DMV in Gold ausgezeichnet.

Inhalt

Titelbild
Das 100jährige Jubiläum der sächsischen Schmalspurbahnen ist uns Anlaß, dieses Thema in der vorliegenden Ausgabe besonders ausführlich zu behandeln.
Unser Foto zeigt ein Motiv der Heimanlage von Joachim Focke aus Leipzig. Mehr darüber lesen Sie auf den Seiten 294 und 295.

Foto: J. Focke, Leipzig

Rücktitel
Die Schmalspurstrecke Döbeln—Mügeln wurde bereits in den 60er Jahren stillgelegt.
Unser Bild zeigt einen Zug in der Nähe von Mockritz-Jeßnitz. Man beachte besonders die „Bremsleine".

Foto: G. Meyer, Aue

Wo Traditionen groß geschrieben werden

Gespräch der Redaktion „Der Modelleisenbahner" mit dem Leiter der Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg, Dipl.-Ing. Claus Burghardt

In diesem Monat, genau am 17. Oktober 1981, wäre die erste sächsische Schmalspurbahn zwischen dem damaligen Wilkau und Kirchberg bei Zwickau 100 Jahre alt geworden. Diese Strecke wurde vor 8 Jahren stillgelegt. Stellvertretend dafür verkörpert die heutige Traditionsbahn Radebeul Ost—Radeburg ein Stück Eisenbahngeschichte Sachsens.

Wie rollte der Zugverkehr in der zu Ende gehenden Saison? Was gab es an Neuigkeiten?

Jeder unserer Traditionszüge — die meisten sind übrigens dem Kursbuch zu entnehmen — befördern durchschnittlich 200 Fahrgäste. Der Zuspruch an diesem bisher störungsfrei abgewickelten Betrieb durch den Lößnitzgrund ist sehr groß und wächst ständig. Er wäre ohne die rund 40 Mitglieder unserer AG 3/58 „Traditionsbahn" des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR in dieser Form nicht durchführbar.
Da sind nicht nur die Arbeitseinsätze zu nennen, sondern auch die exakte Einhaltung der Dienstpläne bei Abwicklung des Traditionsbetriebes. Unter anderem als Zugführer, Schaffner, Heizer und Zugfunkbediener stehen hier einige AG-Mitglieder ihren Mann. Nun, im vergangenen Winter haben 8 unserer Freunde einen Heizerlehrgang erfolgreich absolviert und helfen jetzt auch als „Linksaußen" bei planmäßigen Fahrten aus. Außerdem verkaufen wir regelmäßig Souvenirs. Aber nicht nur DMV-Mitglieder geben dabei ihr Bestes, sondern neuerdings auch Stammfahrgäste.

Zahlreiche Fans konnten auch wieder in diesem Jahr in viel Dampf gehüllte Eisenbahn-Romantik erleben... Was leistet dabei die AG „Traditionsbahn" 3/58?

Recht viel. So wurde von den Freunden unserer Arbeitsgemeinschaft der eigentlich schon ausgemusterte vierachsige Güterwagen 97-09-85 für Werkstattzwecke in der Freizeit wieder hergerichtet. Unser elfenbein/blau lackierter Klubwagen 970-459 erhielt einen neuen Außenanstrich. Hinzu kommt die laufende Unterhaltung von Anlagen und Fahrzeugen im Traditionsbereich auf dem Bahnhof Radebeul Ost. Auch in diesem Jahr waren während des Traditionsbetriebes pro Tag bis zu 14 DMV-Mitglieder im Einsatz. Die aktivsten, unter ihnen Freund Peter Reichler, sind fast jedes Mal dabei. Den Abschluß dieser Saison werden Fahrten am 17. Oktober anläßlich des 100. Jubiläums der sächsischen Schmalspurbahnen sein. An diesem Tag wird eine Ausstellung auf dem Bahnhof Radeburg eröffnet, die den Grundstock für ein kleines Museum bildet. Inzwischen ist auch eine kleine Motordraisine wieder betriebsfähig aufgearbeitet worden. Einige Vorführungsfahrten standen auch in diesem Jahr auf dem Programm. Man mußte schon Glück haben, sie zu sehen...

Was geschieht nun nach der Saison?

Auch nach Beendigung des Fahrbetriebes gibt es für uns kein Ausruhen. In dieser Zeit stehen Arbeitseinsätze zur Winterfestmachung, Abrechnungen und eine Inventur auf dem Programm. Und schließlich gibt es ja auch bei uns ein interessantes und abwechslungsreiches AG-Leben, wie beispielsweise Klubnachmittage und Exkursionen.

Ist es schon jetzt möglich zu sagen, was die Fahrgäste der Traditionszüge 1982 erwartet?

Zur Zeit laufen schon die ersten Vorbereitungen für eine Sonderfahrt am 21. Februar 1982. An diesem Tag findet der traditionelle Radeburger Karneval statt. Dann ist unser Zug besonders bei der Bevölkerung gefragt. Einige Traditionswagen werden außerdem 1982 in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge ausgebessert.

Wie wird die Zusammenarbeit zwischen Traditionsbahn und den zuständigen Stellen der Deutschen Reichsbahn eingeschätzt?

Schon seit vielen Jahren ist die enge Zusammenarbeit mit der Deutschen Reichsbahn Voraussetzung für die Durchführung unseres Betriebes. Da sind besonders das Raw Görlitz, das Bw Nossen, das Bww Dresden, die Rbd und die Arbeitsgruppe „Traditionsbetrieb" im Reichsbahnamt Dresden zu nennen. Ein fruchtbringender Kontakt entwickelte sich auch mit der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge. Mit sehr viel Einsatzbereitschaft und Können unterhalten die dortigen Kollegen unter Leitung von Werkabteilungsleiter Jürgen Baum unsere Traditionswagen. Dies zeigt besonders die Instandsetzung des vierachsigen Personenwagens 979-024 mit Oberlichtaufbau, der zu Beginn dieses Jahres übergeben worden ist. Die in dem 1898 gebauten Fahrzeug vorhandenen 26 Plätze sind natürlich sehr begehrt. Aber auch die Eisenbahner an der Strecke geben ihr Möglichstes, unserem Anliegen Rechnung zu tragen. Natürlich helfen darüber hinaus auch andere Arbeitsgemeinschaften des DMV. In diesem Jahr gaben Freunde aus den AG 7/3, 1/18, 3/31, 3/54, 3/63, 3/75 und 3/12 hilfreiche Unterstützung bei der Pflege und Instandhaltung von Fahrzeugen und Anlagen. Besonders freuten wir uns, als aus dem mecklenburgischen Gnoien von der dortigen Arbeitsgemeinschaft 8/20 5 Schüler und ein Betreuer anreisten. 170 Schwellen wechselten die jungen Freunde aus und schafften somit auch eine Voraussetzung, den Regelbetrieb auf der Strecke Radebeul Ost—Radeburg zu verbessern.
Deshalb gilt allen Freunden ein herzliches Dankeschön, die uns bei dieser großen Sache, die zugleich eine wichtige kulturpolitische Aufgabe ist, bisher unterstützt haben.

Wir wünschen für die künftige Arbeit weiterhin viel Erfolg und danken für das interessante Gespräch.

Dipl.-Ing. CLAUS BURGHARDT und Dipl.-Ing. WOLFRAM WAGNER (DMV), Dresden

Kompliment an eine fast 100jährige

Aus Geschichte und Gegenwart der Traditionsbahn Radebeul—Radeburg

Die 1974 eröffnete Traditionsbahn ist ein Objekt, an dem die Früchte guter Zusammenarbeit zwischen dem DMV der DDR und der DR besonders deutlich erkennbar sind. Jährlich überzeugen sich davon Tausende Fahrgäste und Besucher des In- und Auslandes. Immer größer wird aber auch der Kreis von DMV-Mitgliedern und anderen Eisenbahnfreunden, die in den verschiedensten Formen zur Unterhaltung und Ausgestaltung der Bahn beitragen und somit die Arbeit der Eisenbahner und der AG 3/58 in dankenswerter Weise unterstützen. Damit wächst auch das Informationsbedürfnis über Entwicklung und Perspektive der Strecke ständig. Möge der folgende Beitrag dazu dienen, wieder einmal über diese in breiten Kreisen der Öffentlichkeit bekannte Bahn zu berichten.

Wie es zum Bahnbau kam

Das Gebiet um Radeburg mit seiner ausgedehnten Landwirtschaft und seinen kleinen Fabriken war um 1870 verkehrsmäßig kaum erschlossen. Die Kapazität von Postkutsche und Lastfuhrwerken konnte mit der Entwicklung der Produktion nicht mehr Schritt halten. So wurde der Wunsch nach einer Eisenbahn immer größer. Nachdem zwei Normalspurbahn-Projekte gescheitert waren, stand 1881 der Plan einer Eisenbahn nach Radebeul auf der Tagesordnung. Da der enge Lößnitzgrund einer Normalspurbahn erhebliche Schwierigkeiten entgegensetzte, kam nur eine Schmalspurbahn mit der in Sachsen inzwischen generell festgelegten Spurweite von 750 mm infrage. Nachdem beide Kammern des Landtags dem Bahnbau endlich zugestimmt hatten, begannen 1883 die Erdarbeiten. Das Terrain bot außerhalb des Lößnitzgrundes kaum Schwierigkeiten. Lediglich der Dippelsdorfer Teich mußte mit einem Damm überquert werden. Insgesamt wurden 19 628 m Gleis verlegt, 17 Brücken und 75 Durchlässe errichtet. Die Gesamtbaukosten betrugen 747 532 Goldmark (45 168 M/km). Manche Schwierigkeiten gab es bei der Enteignung des zum Bahnbau benötigten Landes. Erst 1891 wurden die letzten Streitigkeiten geschlichtet und die Akten dem Archiv übergeben. Die Bauleitung hatte Sectionsingenieur von Lilienstein inne. Bereits am 12. August 1884 erreichte die Baulok „Ella“ erstmals Radeburg.

Die Eröffnung

Da die Arbeiten zügig weitergeführt wurden, konnte die Eröffnung auf den 15. September festgelegt werden. Dies war für die angrenzenden Gemeinden ein Festtag, ging doch ein langgehegter Wunsch in Erfüllung. In den Extrazügen und beim Festessen trafen sich Honoratioren und begüterte Bürger. Außerdem bestimmten Ehrenjungfrauen und Girlanden das Bild. Nur ein Anwohner im Lößnitzgrund blieb davon unberührt. Er hißte bei jeder Vorbeifahrt eines Zuges die schwarze Fahne, da er sich für sein Land nicht genügend entschädigt glaubte. Der planmäßige Reise- und Güterverkehr wurde am 16. September 1884 aufgenommen. Die neue Bahn fand sofort starken Zuspruch. Allein am 21. September wurden über 6000 Fahrgäste in 6 regulären und 10 Sonderzügen befördert.

Weitere Entwicklung der Bahn

In der Folgezeit ging es weiter gut voran. 1907 erbrachte die Bahn z. B. Reineinnahmen von 172 600 Mark, das Anlagekapital wurde mit 4,7 % verzinst. Damit stand die Strecke bezüglich ihrer Rentabilität an zweiter Stelle unter den sächsischen Schmalspurbahnen. Zur besseren Bedienung des Reiseverkehrs wurden die Haltepunkte Cunnertswalde (am 10. Juni 1886) und Dippelsdorf-Buchholz (ab 1. Oktober 1899) in Betrieb genommen. Im Jahre 1901 entstand vom Bahnhof Radeburg aus eine 2,5 km lange Anschlußbahn zu den Backofenplatten- und Schamottefabriken (heute VEB Schamottewerk).

Kurios erscheint heute, daß bereits 1902 einige Gemeinden aus Umweltschutzgründen bei der Königlichen Generaldirektion der Staatsbahn um Elektrifizierung der Strecke baten, was jedoch abgelehnt wurde. Schon am 9. August 1899 hatte sich auch Fräulein Therese Natalie von Beschwitz über zu laute Geräusche und starke Rauchbelästigung beschwert. Die Generaldirektion antwortete darauf: „Der bei dem Betrieb der an diesem Grundstück vorüberfahrenden Eisenbahn erzeugte Lärm und die Rauchzuführung sind nicht so erheblich, daß hierdurch das Grundstück geschädigt und sein Wert gemindert würde.“



Bild 1 Hier präsentiert sich das Personal des Bahnhofes Radeburg unter Leitung von Bahnverwalter Schulze mit sämtlichen Betriebsmitteln (u. a. I K Nr. 12 und 13) im Jahre 1890 dem Fotografen.



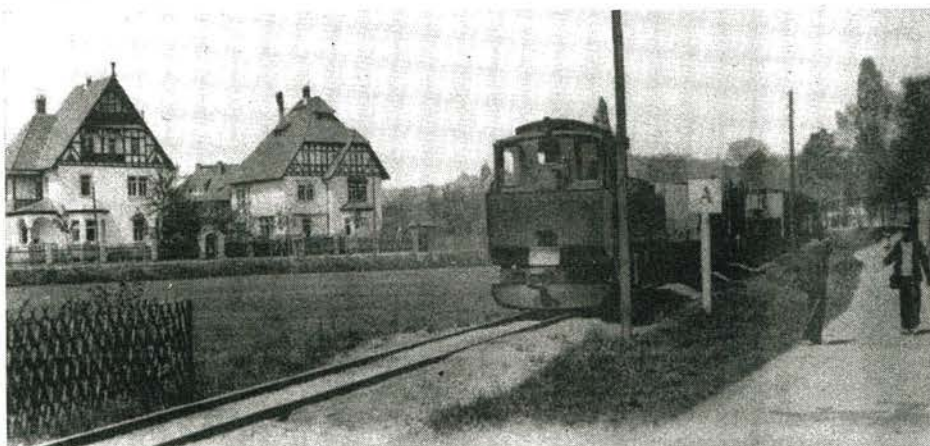


Bild 2 Eine „vergessene" Zugkreuzung führte am 6. Juni 1897 zu diesem Zusammenstoß bei Bärnsdorf.

Bild 3 PmG nach Radebeul kurz hinter dem „Weißen Roß" im Jahre 1905.

Neue Projekte wurden nie vollendet

Der erste Weltkrieg unterbrach die positive Bilanz der Bahn. Bei Kriegsende 1918 war nur noch eine Lokomotive betriebsfähig. Doch in diese Zeit fällt auch die einzige Erweiterung dieser Schmalspurbahn. Seit 1890 wurde das Projekt einer normalspurigen sächsischen Nordostbahn Löbau—Großenhain diskutiert. Nach langem Hin und Her wurde 1914 beschlossen, eine solche Bahn von Radeburg Nord über Böhla nach Priestewitz zu führen. Nachdem 1916/17 die ersten Mittel genehmigt worden waren, konnte am 1. Februar 1919 das Neubauamt Radeburg gebildet werden. Alsbald begannen die Arbeiten an der Normalspurstrecke. Um Anschluß zu erhalten, mußte die Schmalspurbahn ab km 16,1 (Einfahrt Bahnhof Radeburg) um 2 km zum neuen Bahnhof Radeburg Nord verlängert werden. An der Abzweigung sollte der Bahnhof Radeburg Süd entstehen. Der zu diesem Zweck dort angelegte Damm ist heute noch sichtbar. Die neue Strecke führte danach auf einer Brücke über die Promnitz und die Staatsstraße. Auch das Rote Wasser und die Große Röder mußten überquert werden. 1922 wurde die Strecke bis Radeburg Nord als schmalspurige Anschlußbahn in Betrieb genommen. Bis Ende 1923 verkehrte täglich ein Bauzug von Dippelsdorf (heute Friedewald Bad) nach Radeburg Nord, ohne den Bahnhof Radeburg anzufahren. Nachkriegskrise und Inflation ließen die Arbeiten auf der Normalspurstrecke Radeburg—Priestewitz ins Stocken geraten. Am 24. November 1923 wurden sie schließlich wegen zu hoher Kosten eingestellt.

Bis dahin wurden 39 880 Rentenmark und 6,8 Quadrillionen Papiermark fast ausschließlich für Brückenwiderlager und Dämme verbaut. Nach weiteren Berechnungen war auch die Rentabilität der Strecke nicht mehr gesichert. Außerdem verwahrte sich die interalliierte Militär-Kontrollkommission gegen den Bahnbau. Daraufhin wurde die Schmalspurverlängerung abgebrochen. Doch 1937 wurden nochmals ca. 700 m Gleis auf dieser Trasse verlegt, um die Materialzufuhr für den Bau der „Reichsautobahn" abzusichern. Bis zu 48 Güterzüge verkehrten in dieser Zeit täglich und beanspruchten Personal und Betriebsmittel bis zum letzten. 1939 wurde das Anschlußgleis wieder abgebaut und 1943 die große Röderbrücke demontiert. Die positive Entwicklung der Beförderungsleistungen wurde mit Beginn des zweiten Weltkrieges unterbrochen. Züge fielen aus, Personale wurden eingezogen. Frauen nahmen dafür erstmals Tätigkeiten im Betriebsdienst auf.

Ein Blick auf die zurückliegenden 35 Jahre

Ende April 1945 wurde eine Lok bei Kampfhandlungen in Radeburg stark beschädigt. Anfang Mai kam der Verkehr völlig zum Erliegen. Erst im Juni fuhren wieder die ersten Züge. Noch bis 1949 war ein Notfahrplan verbindlich. Das Brennmaterial war teilweise so schlecht, daß die Züge unterwegs zum „Dampfmachen" anhalten mußten. Die ersten Nachkriegsjahre verlangten von den Eisenbahnern große



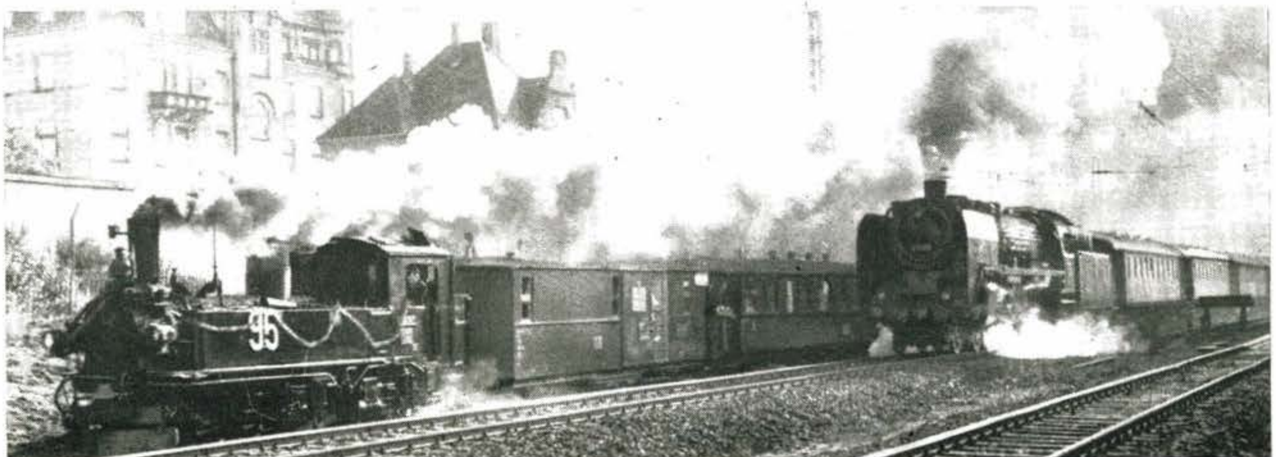
Bild 4 Traditions-Eisenbahner vor der Lok 99 539.

Anstrengungen, galt es doch, die Verbindung zwischen Stadt und Land überhaupt aufrechtzuerhalten. Erst nach der Gründung unserer Republik verbesserten sich die Situation und damit auch die Arbeits- und Lebensbedingungen der Eisenbahner. Bis 1958 war wieder ein beachtlicher Anstieg der Beförderungsleistungen zu verzeichnen. Danach wurden viele Aufgaben vom Kraftverkehr übernommen, während sich im Berufs- und Ausflugsverkehr die wachsende individuelle Motorisierung spürbar bemerkbar machte. So war das Schicksal der Strecke wie auch aller anderen Schmalspurbahnen unserer Republik schon fast besiegelt: Zwischen 1970 und 1976 sollte nach entsprechenden Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen ein Verkehrsträgerwechsel erfolgen. Doch zunehmend erfreuten sich einige Schmalspurbahnen bei der Bevölkerung großer Beliebtheit. Eine nochmalige Untersuchung auf ausgewählten Schmalspurbahnen führte 1974 zu der Entscheidung, die Strecke Radebeul—Radeburg auch künftig weiter zu betreiben. Daher verkehren auch auf dieser Bahn zur Freude vieler Anwohner, Touristen und Eisenbahnfreunde täglich noch acht Reisezugpaare und ein Güterzugpaar mit Rollfahrzeugen.

Seit 1974 Traditionsbahn...

Über die seinerzeit noch von manchem nicht ganz ernst genommenen Anfänge des Traditionsbetriebes wurde im „Modelleisenbahner" bereits in den Heften 7/76 und 3/78 ausführlich berichtet. Inzwischen hat sich diese in enger Zusammenarbeit zwischen der DR und dem DMV geschaffene Einrichtung erfreulich weiterentwickelt. Während in den stilgerecht ausgestatteten Wagen der ehemaligen 2., 3. und 4. Klasse jährlich Tausende Urlauber, Erholungssuchende und Arbeitskollektive eine stimmungsvolle Fahrt in die Vergangenheit genießen und dabei den Informationen des 1980 in Betrieb genommenen Zugfunks lauschen,

Bild 5 Traditionszug anläßlich des 95jährigen Bestehens dieser Strecke am 16. September 1979 bei der Ausfahrt von Radebeul Ost.
Fotos Sammlung W. Wagner (1), R. Fiedler(1), R. Ende (3)



nutzen viele Eisenbahnfreunde an der Strecke die Gelegenheit, den musealen Zug zu fotografieren. An seinem attraktiven Aussehen haben auch die Eisenbahner großen Anteil. Im Raw „DSF" Görlitz wird die Lok 99 539 schrittweise weitestgehend in ihren Ursprungszustand versetzt. Die Kollegen der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge bauten in mühevoller Kleinarbeit den Wagen 979-024 (ex 970-309, ex sä. 325) wieder originalgetreu auf. Auch die Rbd Dresden und die beteiligten Dienststellen, wie das Bww Dresden und das Bw Nossen, bei dem ein Pflegekollektiv für die beiden Traditionsloks gebildet wurde, werden ihrer in der Ordnung für Eisenbahnmuseumsfahrzeuge begründeten Verantwortung für die Durchführung des Traditionsbetriebs immer besser gerecht.

Besonders hervorzuheben ist die Tatsache, daß eine gemeinsame Konzeption der Rbd Dresden und des DMV zur weiteren Entwicklung der Traditionsbahn erarbeitet werden konnte. Sie enthält, vor allem in Vorbereitung des 100jährigen Streckenjubiläums 1984, die in der nächsten Zeit zu lösenden Aufgaben. Bereits begonnen wurde mit der Schaffung eines zweiten Traditionszuges mit weiteren Oberlichtwagen. Nachholebedarf besteht u. a. noch bei der Sanierung von Hochbauten, des Oberbaues und der Brükken. Für einen effektiven Einsatz des zweiten Traditionszuges ist es notwendig, den Bahnhof Friedewald wieder für Zugkreuzungen auszubauen. Auch auf anderen Bahnhöfen sollen evtl. wieder die alten Gleisanlagen aufgebaut werden und vorrangig zum Aufstellen von Museumsfahrzeugen dienen.

Weiterhin ist die Erhaltung weiterer Triebfahrzeuge für die Traditionsbahn in der Perspektive vorgesehen. Daher sollen Vertreter aller in den sächsischen Netzen noch vorhandenen Fahrzeuge nach ihrem Ausscheiden aus dem Regeldienst in Radebeul eine neue Heimat erhalten. Größere Anstrengungen sind noch für die freundlichere Gestaltung von Empfangsgebäuden, der Haltepunkte und Bahnhöfe sowie von Anliegerbereichen an der Strecke erforderlich. Erst dann wird es möglich sein, den Traditionsbetrieb zu einer Traditionsbahn im wahrsten Sinne des Wortes umzuwandeln.

Literatur:

(1) Akten Archiv Rbd Dresden Nr. 32551, 32858, 33455, 33551
(2) Radeburger Tageblatt, Radebeuler Tageblatt, Kötzschebrodaer Anzeiger, versch. Ausgaben
(3) Großenhainer Stadt- und Landkalender 1960
(4) Verfügungen und Mitteilungen des MfV
(5) Der Modelleisenbahner, versch. Hefte

Auswertung des 5. Fotowettbewerbes

Am 22. August 1981 fand im Verkehrsmuseum Dresden die Auswertung des 5. Fotowettbewerbes der Kommission „Freunde der Eisenbahn" (FdE) und der Fachzeitschrift „Der Modelleisenbahner" statt. Bekanntlich stand der Aufruf diesmal unter dem Motto „Eisenbahn und Landschaft". In die Wertung gelangten 60 Einzelfotos und 23 Fotoserien.

Der Jury gehörten an:

Heinz Ruge	Leiter der Jury, Fotoclub DR 74, Dresden,
Dieter Bäzold	Vorsitzender der Komm. FdE im BV Halle,
Werner Drescher	Vorsitzender der Komm. FdE im BV Erfurt
Achim Delang	Vorsitzender der Zentralen Revisionskommission, Berlin, Fotografenmeister,
Rudi Herrmann	Verantw. Redakteur der Zeitschrift „Der Modelleisenbahner"
Rolf Kluge	AG Meißen, Fotografenmeister und
Herbert Bernhardt	als Schriftführer, Fotoclub DR 74, Dresden (ohne Bewertung).

Folgende Diplome wurden vergeben (6 Einzelfotos und 4 Serien):

Autor	Titel
Thomas Willsdorf, Dresden	Auf großer Fahrt
Wolfgang Albrecht, Oschatz	Morgenstimmung im Schwarzwassertal
Herbert Bernhardt, Dresden	Spitzkehre der Rübelandbahn
Günther Feuereißen, Plauen	Serie: Mit der Eisenbahn durch das Jahr
Rainer Heinrich, Steinpleis	Serie: Doppeltraktion
Manfred Dietsch, Rockendorf	Kunstbauten in der Landschaft
Rudolf Heym, Suhl	Minus 25 Grad und Allein in Eis und Schnee
Reinhard Kahmann, Elsterwerda	Serie: Saalfelder Landschaft
Klaus Mohr, Löbau	Serie: Der LVT im schönen Elbsandsteingebirge

Folgende Anerkennungspreise wurden vergeben:

Autor	Titel
Michael Günther, Berlin	Triebwagenzug auf der Ohre-Brücke in Karlovy Vary
Siegfried Neumann, Zittau	Serie: Zittau — Kurort Oybin/Jonsdorf
Thomas Böttger, Karl-Marx-Stadt	Eisenbahnviadukt bei Beiern-Langenleuba
Frank Ebermann, Dresden	Begegnung im Wald bei Klotzsche
Günther Feuereißen, Plauen	Zwei Dampfer in Meißen
Stefan Rasch, Mülsen St. Jacob	Serie: Rückbau im Wald bei Schönheide Süd
Hans Póser, Gera	Serie: Oberweißbacher Bergbahn
Manfred Dietsch, Rockendorf	Auf schmalen Spuren durchs Erzgebirge
Michael Schrödter, Leipzig	Freitagabend
Jörg Schulze, Brandenburg	Der Sonne entgegen

Folgende Sonderpreise wurden vergeben:

Autor	Titel
Thorsten Fischer, Berlin	Der Abdampfschlag hallt im Saaletal wider
Peter Mohr, Löbau	Unterwegs im Schneegestöber
Dieter Zachow, Cottbus	Einfahrt in den Bahnhof Uhlstädt
Ulrich Lippke, Dresden	April
Hartmut Stange, Halle	Serie: Ein Frühlingstag an der Selketalbahn

Selbstverständlich werden wir wieder einige dieser Fotos in unserer Zeitschrift veröffentlichen.

Ing. REINER PREUSS (DMV), Berlin

100 Jahre Schmalspurbahnen in Sachsen

Am 17. Oktober 1981 ist es 100 Jahre her, daß in Sachsen die erste schmalspurige Eisenbahn dem öffentlichen Verkehr übergeben wurde. Es handelte sich um die 10,05 km lange Strecke Wilkau—Kirchberg. Am 1. November 1882 bis Saupersdorf verlängert, wuchs die Streckenlänge später auf 41,85 km bis Carlsfeld. Mit der Strecke Wilkau—Kirchberg hatte Sachsens Eisenbahn eine Entwicklung eingeleitet, die Jahrzehnte von Interesse, auch mit unterschiedlichen Diskussionen begleitet wurde. Es kamen immer mehr schmalspurige Strecken hinzu. Die sächsischen Staatseisenbahnen führten in ihrer Statistik von 1919 519,88 km Betriebslänge als Schmalspurbahnen an. Die größte Betriebslänge wurde 1923 mit 544 km erreicht (Tabelle 1). Die Spurweite betrug überwiegend 750 mm, in Ausnahmefällen 1000 mm. Der 7,86 km lange Streckenabschnitt Zittau Vorstadt—Oybin war zweigleisig verlegt.

Bekannt ist, daß die meisten der sächsischen Schmalspurbahnen stillgelegt worden sind. Dazu gehört auch die Strecke von Wilkau (später Wilkau-Haßlau) nach Kirchberg. Auf mehreren Strecken kann man sich heute noch über den schmalspurigen Betrieb mit seinen zahlreichen Besonderheiten gegenüber dem Normalspurbetrieb erfreuen. Bei der in diesem Heft behandelten Strecke Radebeul Ost—Radeburg wird aktiv die 100jährige Tradition sächsischen Schmalspurbetriebes gepflegt.

Wir werden uns in den weiteren Betrachtungen darauf beschränken, wie es überhaupt zum Schmalspurbahnbetrieb in Sachsen kam und welche Faktoren den Bau schmalspuriger Eisenbahnen förderten. Wie in allen deutschen Ländern, waren auch im Königreich Sachsen um 1875 die wichtigsten Eisenbahnlinien gebaut. Unterschiede zwischen Haupt- und Nebenbahnen kannte man noch nicht. Einige Gegenden fühlten sich vernachlässigt und forderten auch ihre Eisenbahn. Die wirtschaftlichen Verhältnisse ließen den Bau weiterer kostspieliger Eisenbahnen nicht zu. Der Verein Deutscher Eisenbahnverwaltungen hatte 1869 „Grundzüge für die Gestaltung der sekundären Eisenbahnen" veröffentlicht, mit denen auf Vorzüge eines Sekundärbahnbetriebes hingewiesen wurde. Er zeichnete sich durch Sparsamkeit gegenüber dem bisher bekannten Eisenbahnbetrieb aus. Am 13. Juni 1874 beauftragte die II. Kammer des sächsischen Landtages die Regierung, mitzuteilen, inwieweit sich ein Sekundärbahnsystem auch in Sachsen anwenden ließe. Solche Sekundärbahnen gab es schon in Nordamerika, Schottland und in Skandinavien.

In einem Dekret vertrat die sächsische Regierung den Standpunkt, daß durchaus auch in Sachsen Sekundärbahnen gebaut werden sollten und — man höre und staune! — für lange Strecken die Schmalspur für kurze Strecken die Normalspur zu verwenden sei. Das hatte einen guten Grund: Wenn schon gespart werden sollte, dann gründlich! Bis 13 km ließ sich die Schmalspur wegen der Umladekosten nicht rechtfertigen, sonst sei die Schmalspur auf Grund ihrer Anpassungsfähigkeit an das Gelände zu bevorzugen.

Der Finanzminister von Könneritz erklärte im Landtag während der 37. Sitzung am 18. Februar 1878: „Wollen wir daher unser Eisenbahnnetz weiter ausbauen, so müssen wir zum Bau von Bahnen übergehen, die mit dem vorhandenen Verkehre im richtigen Einklang stehen: nämlich zu dem System der schmalspurigen Bahnen." (3) Und er macht den Abgeordneten die in Sachsen noch wenig bekannten Schmalspurbahnen schmackhaft, indem er auf ihre Vorteile verweist: „... die schmalspurigen Bahnen (stellen) sich im Betriebe wohlfeiler. Das liegt in der Hauptsache daran, daß die Bahnbewachung entfallen kann, weil nur mit einer Geschwindigkeit von 15 Kilometern pro Stunde gefahren wird, daß auf den Bahnhöfen weniger Arbeitskräfte notwenig sind zum Rangieren der Wagen, weil letztere leichter sind, daß die sämtlichen Einrichtungen der schmalspurigen Bahnen einfacher sind, folglich auch weniger Unterhaltung erheischen, daß bei den Zügen Begleitpersonal erforderlich ist und endlich, daß das Verhältnis der transportierten toten Last zur produktiven Last ein günstigeres ist." (3) Die Abgeordneten mißtrauten der wohl einseitigen Darstellung, verwiesen auf die Nachteile des Umladens und beschlossen, die Sekundärbahnen in erster Linie in Normalspur zu bauen. Der Vorstoß der Regierung war zunächst gescheitert.

Der schon 20 Jahre währende Streit um eine Eisenbahn zwischen Wilkau und Kirchberg brachte 1879/1880 das Thema „Schmalspurbahn" wieder in den Landtag. Die

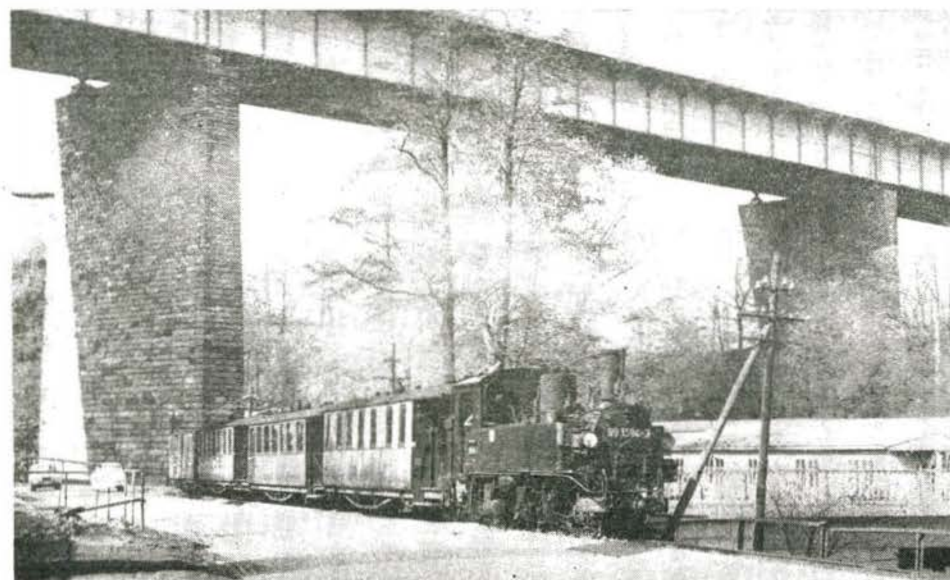


Bild 1 Strecke Wilkau-Haßlau—Kirchberg (Sachs) unter der Autobahnbrücke um 1968

Foto: Sammlung R. Preuß

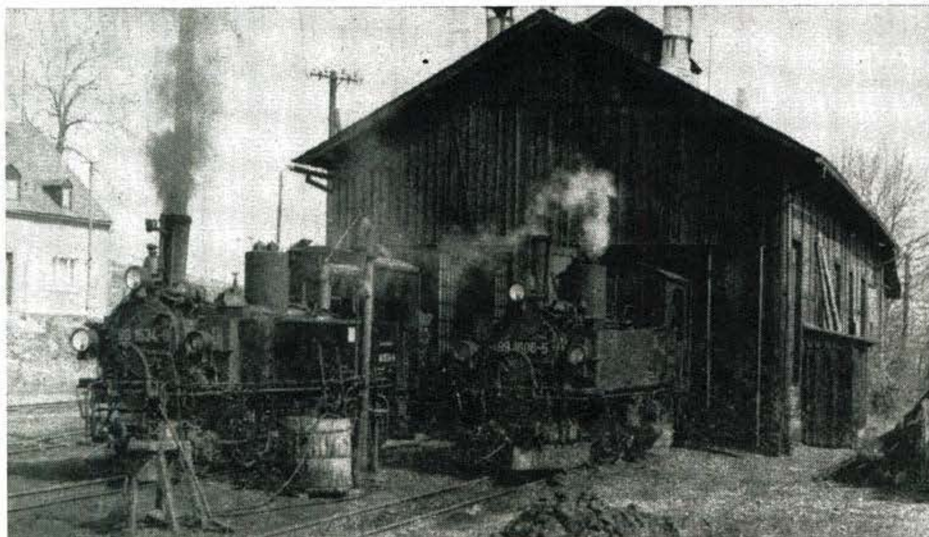


Bild 2 Lokomotivschuppen im Bahnhof Schönheide Mitte am 7. April 1974, davor die Loks 99 1534 und 99 1606.
Foto: R. Preuß

Tabelle 1: Schmalspurbahnen in Sachsen

Strecke	Eröffnung des 1. Abschnitts	Betriebslänge (km)
a) Strecken nach dem Stand von 1914[1]		
Reichenbach (Vogtl) unt Bf—Oberheinsdorf	1902	5,40[2]
Grünstädtel—Oberrittersgrün	1889	9,36
Wilkau—Carlsfeld	1881	41,85
Mosel—Ortmannsdorf	1885	13,94
Cranzahl—Oberwiesenthal	1887	17,35
Schönfeld-Wiesa—Meinersdorf	1888	29,78
Wolkenstein—Jöhstadt	1892	24,33
Wilischthal—Thum	1886	13,54
Hetzdorf (Flöhatal)—Eppendorf	1893	9,77
Mulda—Sayda	1897	15,48
Klingenberg-Colmnitz—Frauenstein	1898	19,71
Hainsberg—Kipsdorf	1882	26,19
Hainsberg—Potschappel	1913	3,25[3]
Potschappel—Nossen	1886	38,79
Wilsdruff—Gärtitz	1910	51,86
Oschatz—Strehla[4]	1891	12,03
Oschatz—Mügeln—Döbeln	1884	31,27
Mügeln b. O.—Nerchau-Trebsen	1888	23,94
Nebitzschen—Kroptewitz	1903	6,31
Radebeul—Radeburg	1884	16,49
Mügeln b. P.[5]—Geising-Altenberg	1890	36,10
Kohlmühle—Hohnstein (Sächs. Schweiz)	1897	12,13
Taubenheim (Spree)—Dürrhennersdorf	1892	12,04
Herrnhut—Bernstadt (Oberlausitz)	1893	10,10
Zittau—Hermsdorf (Böhmen)	1884	15,73
Zittau—Oybin	1890	10,58
Bertsdorf—Jonsdorf	1890	3,83
b) Nach 1914 eröffnete Strecken		
Klingenthal—Sachsenberg-Georgenthal	1917	4,96[6]
Oberdittmannsdorf—Klingenberg-Colmnitz	1921	18,50
Geising—Altenberg	1923	5,60
Eppendorf—Großwaltersdorf	1916	3,79

[1] Nicht aufgeführt ist die am 17. 10. 1884 eröffnete und 19,46 km lange Schmalspurstrecke Klotzsche—Königsbrück, die 1897 auf Normalspur umgebaut wurde.
[2] Spurweite 1,0 m
[3] Verbindungsbahn für Güterverkehr
[4] einschl. Elbkaibahn
[5] später Heidenau
[6] Spurweite 1,0 m; elektrischer Betrieb

Abgeordneten, die recht unterschiedliche Interessen zu vertreten hatten, wollten der Regierung die Zustimmung zu einer Bahn nach Kirchberg nicht geben, da das Geld für eine Eisenbahn neben einer gut ausgebauten Landstraße nicht ausgegeben werden sollte. Als die Regierung die Bahn bis Saupersdorf einrichten wollte, denn Fabriken und Steinbrüche lagen hinter Kirchberg und bei Saupersdorf, konnte ein Stimmungsumschwung im Landtag erzielt werden. Für das Terrain in Kirchberg und von da bis Saupersdorf war die Schmalspurbahn von Vorteil. So erhielt Kirchberg endlich eine Eisenbahn, und es begann ab 1881 für die sächsischen Schmalspurbahnen ein Vormarsch, der mehrere Jahre anhielt. Der Bau von normalspurigen Eisenbahnen trat in den Hintergrund.

Die Argumente für den Bau von Schmalspurbahnen standen in dem Dekret Nr. 24, das der II. Kammer am 8. Dezember 1879 vorgelegt wurde und das neben Wilkau—Saupersdorf zugleich den Bau der Schmalspurbahnen Hainsberg—Schmiedeberg, Döbeln—Mügeln—Oschatz mit Flügelbahn Mügeln—Wermsdorf und Geithain—Leipzig (diese aber dann als Regelspur ausgeführt) empfahl. An Vorteilen wurde in diesem Dekret aufgezählt:

1. Die Schmalspurbahn kann sich dem Gelände besser anpassen, so daß die Oberbaukosten geringer sind.
2. Mit einfacheren Betriebsmitteln (Lokomotiven und Wagen) stellen sich die Betriebskosten niedriger.
3. Die Anpassungsfähigkeit der kleinen Spurweite läßt mehr Zweiggleise (Anschlußgleise) an Fabriken zu.

Hinzu kamen die Vorteile des Sekundärbahnbetriebes — Wegfall des Personals für Bahnbewachung, weil ungesicherte Wegübergänge zugelassen werden. „Ferner sind aber die Kosten der Umladung nicht so bedeutend, als gemeinhin angenommen wird, und es läßt sich der Aufwand ermäßigen, daß für die Umladung gewisser Güter mechanische Vorrichtungen hergestellt werden." (2)

Das war ein folgenschwerer Irrtum, wie sich Jahre später herausstellen sollte. Der anwachsende Güterverkehr zwang zur Beschaffung von Rollböcken und Rollwagen. Entfielen nun die Umladungen, mußten schwerere Lokomotiven beschafft, Oberbau und Brücken verstärkt werden, die Bau- und Betriebskosten gingen immer mehr in die Höhe.

Die weitere Entwicklung — auch im Straßenverkehr — hat den Schmalspurbahnen eine untergeordnete Bedeutung zugewiesen. Interessant ist dennoch, wie Schmalspurbahnen die Eisenbahnpolitik eines Landes mitbestimmt haben.

Quellenverzeichnis:
(1) Wiedemann: Die Sächsischen Eisenbahnen in historisch-statistischer Darstellung (1902)
(2) 24. Decret an die Stände, die Erbauung mehrerer Secundäreisenbahnen betreffend (1879)
(3) Mitteilungen über die Sitzungen des Landtages (1878), S. 475ff

Der Druckfehlerteufel ...
hatte sich in den Heften 8 und 9/81 gleich dreimal eingeschlichen!
In der im Heft 8/81 veröffentlichten Rezension über das „Lokarchiv 4" wurde versehentlich angegeben, daß die Lok **99 555** in Kayna aufgestellt sei. Das entspricht nicht der Tatsache; das stolze Dampfroß befindet sich im naheliegenden **Söllmitz.**
Der Autor des ebenfalls in dieser Ausgabe auf der Seite 239 stehenden Beitrages „Zur Alterung von Modellbahnwagen" heißt nicht A. Schleukirch, sondern **A. Schenkrich.**
Die in dem Beitrag „Die BR 44.0 — Anziehungspunkt für Eisenbahnfreunde" unter Bw Angermünde vorhandenen Angaben sind für das **Bw Eberswalde** verbindlich.
Wir bitten unsere Leser um Verständnis!



Bild 3 Bahnhof Hammerunterwiesenthal an der Strecke Cranzahl – Kurort Oberwiesenthal (1975)

Foto: R. Scheffler





Bild 4 Nach 1900 wurde der Wagenladungsverkehr in zunehmendem Maße mit Rollwagen abgewickelt. Dazu bedurfte es kräftiger Lokomotiven. Das Bild zeigt den Bahnhof Olbersdorf-Oberdorf mit der Lokomotive 99 1757 im Jahre 1979

Foto: E. Preuß

Bild 5 In Freital-Hainsberg steht die Lokomotive 99 1740 am Kohlenkran

Foto: Wünschmann

Bild 6 Bahnhof Wilsdruff um 1920

Foto: Sammlung R. Preuß





Bild 1 Blick über den unteren Schmalspurbahnhof zum Bahnhof der Hauptbahn. Im Vordergrund ist deutlich die Spurwechselanlage erkennbar.

Bild 2 Die IK vor dem Bahnhof Hagenau.

Bild 3 Die „Altbau — VII K" im Bahnhof Bergheim

Bild 4 Der Personenzug verläßt Hagenau

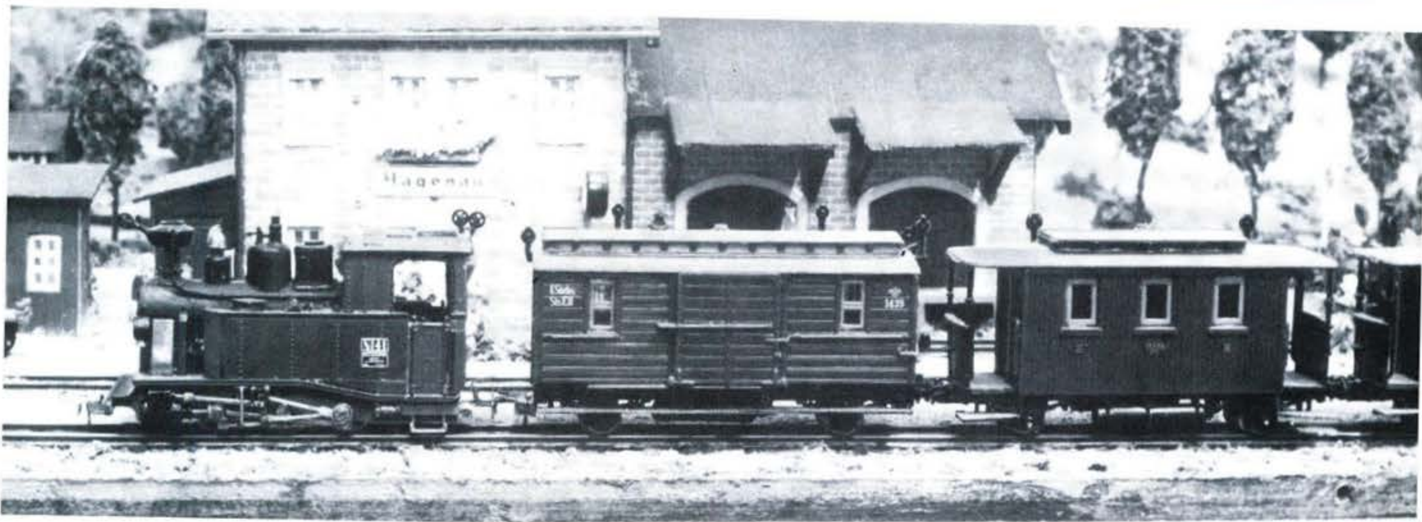
Bild 5 Ein Personenzug im Bahnhof Hagenau

Fotos: J. Focke, Leipzig



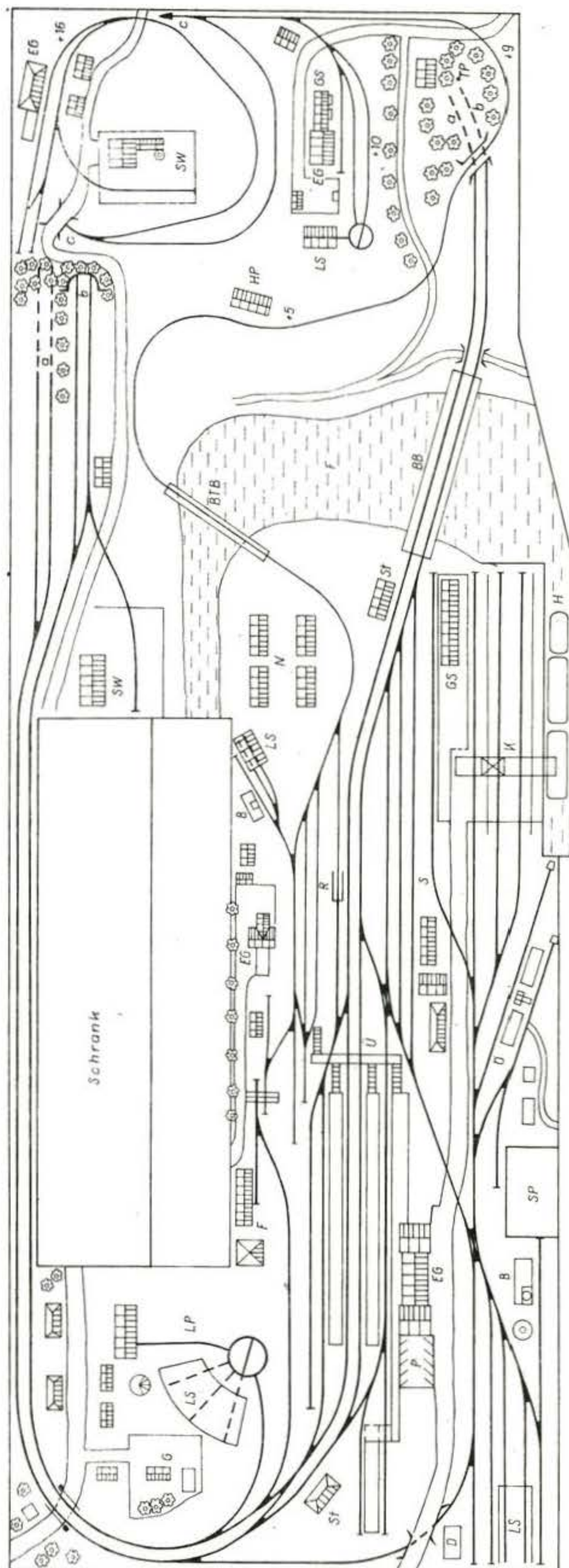






H0/H0$_e$-Zimmeranlage

Anläßlich des 100. Jubiläums der sächsischen Schmalspurbahnen stellen wir Ihnen heute auch eine H0/H0$_e$-Anlage mit einem entsprechenden Motiv vor. Unserem Autor (Jahrgang 1923) erging es wie vielen Modelleisenbahnern dieser Generation. Ende der 20er Jahre schenkten ihm seine Eltern eine „billige" Sortimentsbahn. Sein Vater baute diese Spielzeugeisenbahn dann in eine mit Akku(!) betriebene 4-Volt-Tischbahn (Spurweite 28 mm) um. Nach nochmaligen baulichen Veränderungen wurde die Anlage Mitte der 30er Jahre verkauft. Eine 00-Bahn stand nun im Mittelpunkt des Familiengeschehens. Die Gestaltung der heute vorhandenen Anlage bildet also die Fortsetzung eines über Jahrzehnte mit viel Liebe und Engagement betriebenen Hobbys.



Nachdem wir seit den 60er Jahren durch Ergänzungen und Umgestaltungen unsere schon verschiedentlich im „Modelleisenbahner" vorgestellte H0/H0$_e$-Modelleisenbahnanlage (ME 5/72, ME 11/73, ME 7/80) immer weiter ausgebaut haben, möchte ich noch einige Bilder vom „Flachland"-Teil der Anlage und auf verschiedene Anfragen hin auch einen Gleisplan der gesamten Zimmeranlage vorlegen und zu dieser noch einige Ausführungen machen.

Die Modelleisenbahn ist unser langjähriges Familienhobby. Am Bau der Anlage hat sich anfangs noch mein verstorbener Vater Fritz Focke intensiv beteiligt und zwar insbesondere bei der Fertigung der über 60 m Eigenbaugleise und beim Bau des Hafenkrans. Meine Frau Renate und später auch mein Sohn Jürgen haben die gesamte Landschaft gestaltet und die Hochbauten aus Bausätzen gefertigt. Mir selbst oblag der Entwurf und die technische Ausführung der Anlage. Sie ist nur jeweils über die Weihnachtszeit betriebsbereit und nimmt dann mit 5,80 m × 2,10 m die gesamte Länge unseres Wohnzimmers ein, steht also völlig im Mittelpunkt des Familiengeschehens. Das Jahr über ist die Anlage in mehrere Einzelplatten und Ansatzstücke zerlegt in der Bodenkammer abgestellt — gut staubdicht in Folie verpackt. Die Hochbauten sind alle abnehmbar und werden für sich in großen Kartons verstaut. Für den Auf- bzw. Abbau der Anlage sind bei ihrer jetzigen Größe etwa 8 Stunden erforderlich.

Vom Motiv her wird eine zweigleisige Hauptbahn in geschlossener, aber teilweise verdeckter Gleisführung mit einem größeren Durchgangsbahnhof dargestellt. Zu diesem gehören eine Anzahl Rangiergleise und zwei Bw-Anlagen sowie ein Abzweig zu einem Binnenhafen mit mehreren Umschlaggleisen. Über einen Fußgängerüberweg gelangen die Reisenden zu dem separaten Bahnhof der Schmalspurstrecke, welche hinauf ins „Hügelland" führt. In den letzten Jahren haben wir uns besonders dem Ausbau der Schmalspurbahn in H0$_e$ gewidmet und können mit unseren Umbau- bzw. Eigenbauloks ex. sä. VI K, IVK, IK, und der sog. VIIK (alt) und den verschiedenen sächsischen Schmalspurwagen einen interessanten Zugverkehr abwickeln.

Die gesamte Gleisanlage der Haupt- und Schmalspurbahn einschließlich Weichen (vergl. ME 12/80) und Entkupplern sind Eigenbau. Die Steuerung der Züge erfolgt über drei separate Fahrpulte, welche einen feinstufigen Übergang von Halb- auf Vollwelle ermöglichen. Die Betätigung der Weichen und Entkuppler und die Abschaltung von Gleisabschnitten wird für die Haupt- und die Schmalspurbahn von je einem Eigenbau-Gleisbildstellpult aus abgewickelt. Der Betriebsablauf erfolgt dabei im reinen „Handbetrieb"; die Anlage verfügt über keinerlei Automatik und Elektronik. Weiterhin wird die Anlage als reine „Tageslichtanlage" betrieben, betriebsfähige Leuchten oder Lämpchen sind auf ihr nicht installiert.

Joachim Focke, Leipzig

Abkürzungen:

SW	Sägewerk	S	Speicher
HP	Haltepunkt	Ü	Fußgängerüberweg
EG	Empfangsgebäude	P	Parkplatz
GS	Güterschuppen	R	Rollwagenübergabe
B	Kohlenbansen	TP	Trigonometrischer Punkt
LS	Lokschuppen	BB	Bogenbrücke
D	Dieseltankstelle	BTB	Blechträgerbrücke
Ö	Heizöltankstelle	a…a	verdeckte Gleisverbindungen
St	Stellwerk	b…b	
G	Gärtnerei	c…c	
F	Fabrik		Hauptbahn, H0 — Normalspur
SP	Gleisbildstellpult		H0$_e$ — Schmalspurbahn
H	Hafenbecken		
F	Fluß		

KARLHEINZ UHLEMANN, Dresden

Vierachsige sächsische Schmalspurgüterwagen

Die letzten Güterzüge mit schmalspurigen Güterwagen fuhren im sächsischen Raum bis zum 25. September 1971 auf der Strecke Grünstädtel—Oberrittersgrün. Auf den heute noch verbliebenen Strecken wird der Güterverkehr mit regelspurigen Güterwagen auf Rollfahrzeugen abgewickelt. Dadurch entfällt das aufwendige Umladen der Güter.

Bereits in den 60er Jahren begann die stark rückläufige Entwicklung im Bestand an vierachsigen Schmalspurwagen. Sie wurden bekanntlich seit der Jahrhundertwende bis in die 30er Jahre hinein in erheblichen Stückzahlen gebaut. Die vorher benutzten zweiachsigen Güterwagen mit meist nur 5 t Tragfähigkeit waren dem ständig gestiegenen Transportaufkommen nicht mehr gewachsen. Heute sind nur noch wenige vierachsige Güterwagen im Einsatz, die meist als Dienstgüterwagen Verwendung finden. Während der letzten Jahre benutzte man einige wenige gedeckte Güterwagen als Expreßgutwagen. Sie erhielten eine Heizung, elektrische Beleuchtung und führten das Gattungszeichen GGwhEL. Ebenso wie bei den Reisezugwagen wurden nach Übernahme aller ehemaligen Privatbahnen durch die DR auch vierachsige sächsische Güterwagen an Fremdnetze abgegeben. So konnte man beispielsweise auf der Insel Rügen einigen offenen und gedeckten sächsischen Wagen begegnen. Aber auch auf den Netzen Dahme und Burg waren sie anzutreffen.

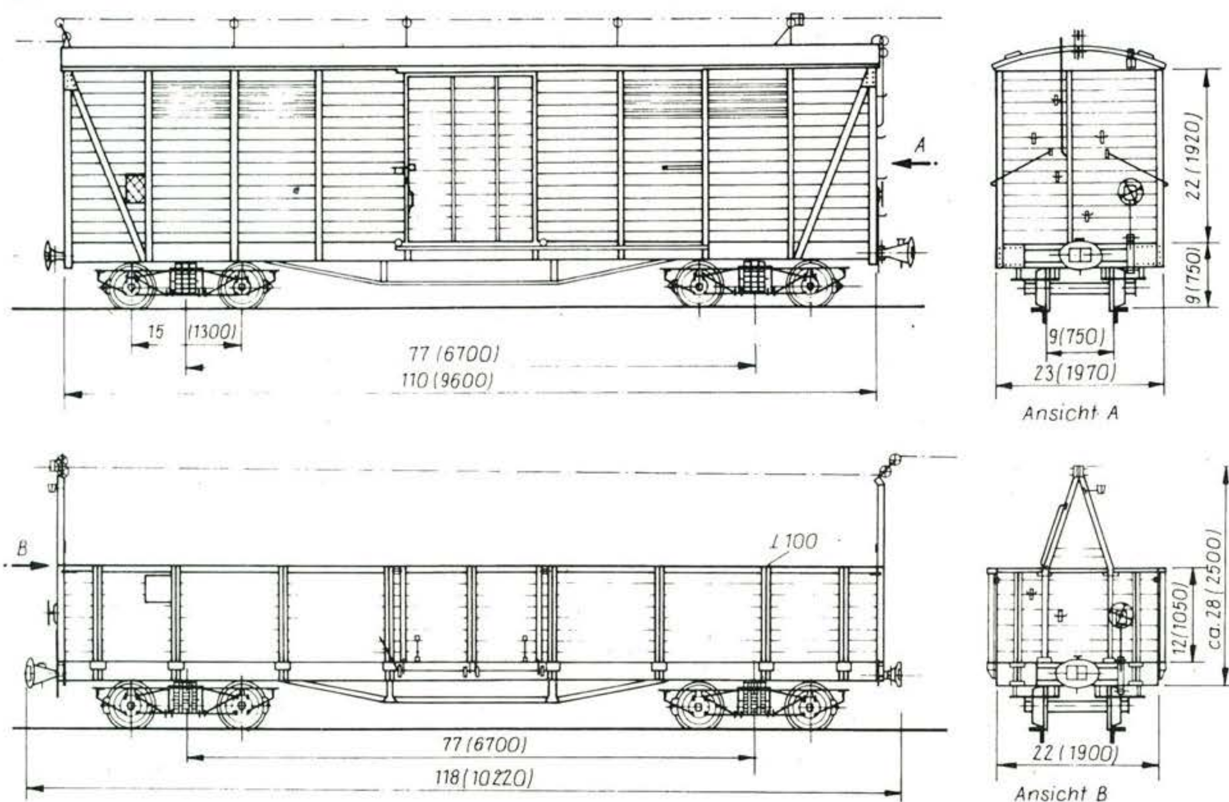
Sehen wir uns nun die Gruppe der vierachsigen Wagen etwas näher an. Die Tabelle gibt zunächst einen Überblick über die in größeren Stückzahlen gebauten Wagentypen. Die genaue Anzahl der insgesamt beschafften Wagen ist zwar nicht bekannt, die angegebenen Bestände des Jahres 1962 dürften jedoch noch nahe an den Gesamtzahlen liegen. Für Schmalspurbahn-Verhältnisse waren das außergewöhnliche Stückzahlen, die sich auf die erhebliche Ausdehnung des sächsischen Schmalspurnetzes zurückführen lassen.

Hergestellt wurden diese Fahrzeuge fast ausschließlich bei Linke-Hofmann-Busch in Bautzen und in der Sächsischen Waggonfabrik Werdau. Nach 1945 unterhielt man die Fahr-

Tabelle: Übersicht über die vierachsigen Güterwagen der sächsischen Schmalspurbahnen

Lfd. Nr.	Bild	Bezeichnung	Gattung	Baujahre	Länge über Puffer/mm	Drehzapfenabstand/mm	Anzahl (Stand 1962)	Tragfähigkeit in t	Bemerkungen
1	1	gedeckter Güterwagen	GGw	1901—1929	10235	6700	} 443	10	
2	—	gedeckter Güterwagen	GGw	1930—1932	10950	7000		10	5 Wg. 15 t
3	—	offener Güterwagen	OOw	1899—1912	10220	6700	507	10	Bordwandhöhe 800 mm
4	1	offener Güterwagen	OO	ab 1913	10236	6700	100	15	
5	2	Klappdeckelwagen	KKw	ab 1930	8250	4700	20	10	
6	3	Schemelwagen (Rungenwagen)	HH (RR)	1922—1929	8750	5200	57	15	

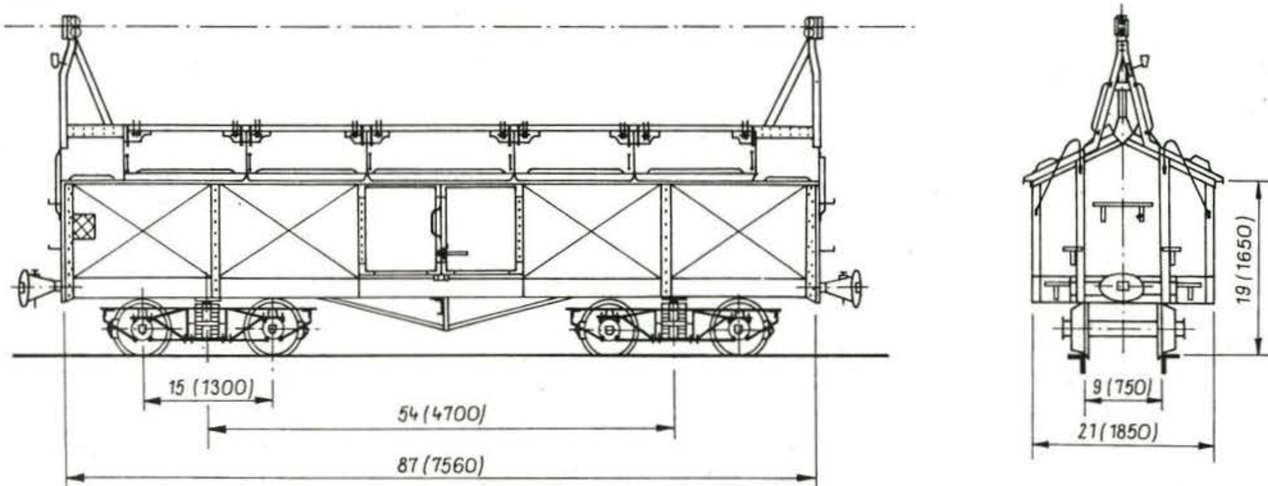
Bild 1



zeuge im Raw „Wilhelm Pieck“ Karl-Marx-Stadt, wobei viele Wagen eine Generalreparatur erhielten oder modernisiert wurden. Seit Mitte der 60er Jahre war die damalige Werkabteilung Friedland des damals noch selbstständigen Raw Malchin für die restlichen Wagen zuständig. Ab 1972 werden einige wenige dieser Fahrzeuge noch in der Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge instandgesetzt. Je ein GGw, OOw und KKw werden in der Radebeul-Ost für Museumszwecke aufbewahrt und erhalten.

Der überwiegende Teil der Wagen verfügte ursprünglich über Heberleinbremse, Handbremse und Trichterkupplungen. Wie bei den Personenwagen erfolgte auch bei den Güterwagen ab 1930 die Umrüstung auf Scharfenbergkupplung und Körtingbremse. Zunächst erhielten die Wagen Drehgestelle aus genieteten Flachstählen mit querliegenden Blattfedern, den sogenannten „Wiegefedern“. Erst in den 30er Jahren wurden neu gebaute GG- und OO-Wagen auch mit Preßrahmendrehgestellen ausgerüstet,

Bild 2



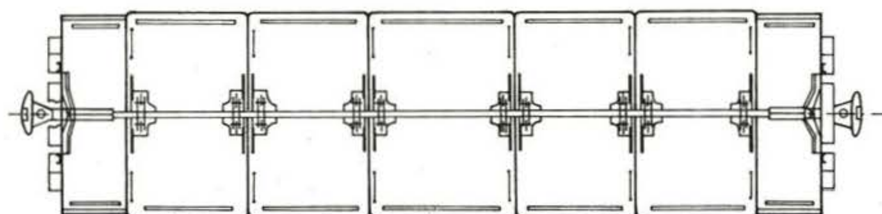
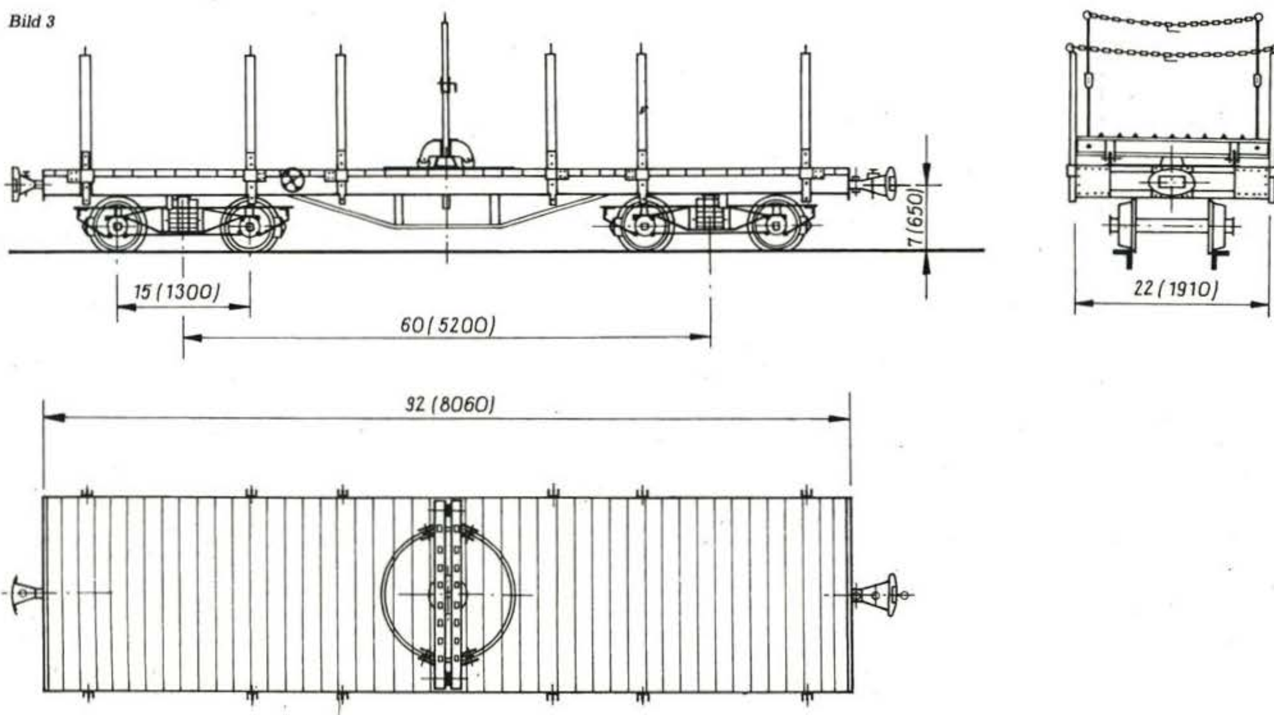


Bild 3



wie sie von den Reisezugwagen her bekannt sind. Relativ wenige gedeckte und offene Güterwagen verfügten über eine Bremserbühne, da handgebremste Wagen in sächsischen Schmalspurnetzen nicht üblich waren. Die OOw-Wagen unterscheiden sich von dem auf Bild 1 dargestellten OO-Wagen rein äußerlich nur durch eine um 250 mm niedrigere Bordwandhöhe (siehe auch Tabelle). Die RR-Wagen entstanden aus HH-Wagen durch Aufstecken von 12 Rungen und Entfernen des Drehschemels. Bild 3 zeigt beide Varianten.

Die Maßbilder sind für die Nenngröße $H0_e$ im Maßstab 1:87 gezeichnet. Allerdings sind die Zeichnungen im Druck um die Hälfte verkleinert worden. Sie zeigen viele Einzelheiten besser als die Zeichnungen und sollen den vorbildgerechten Nachbau erleichtern.

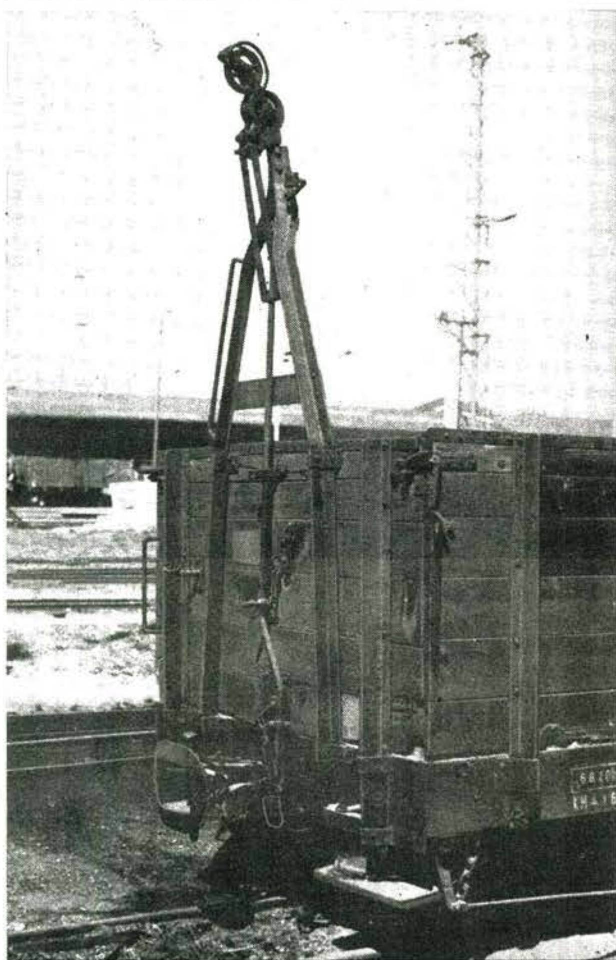


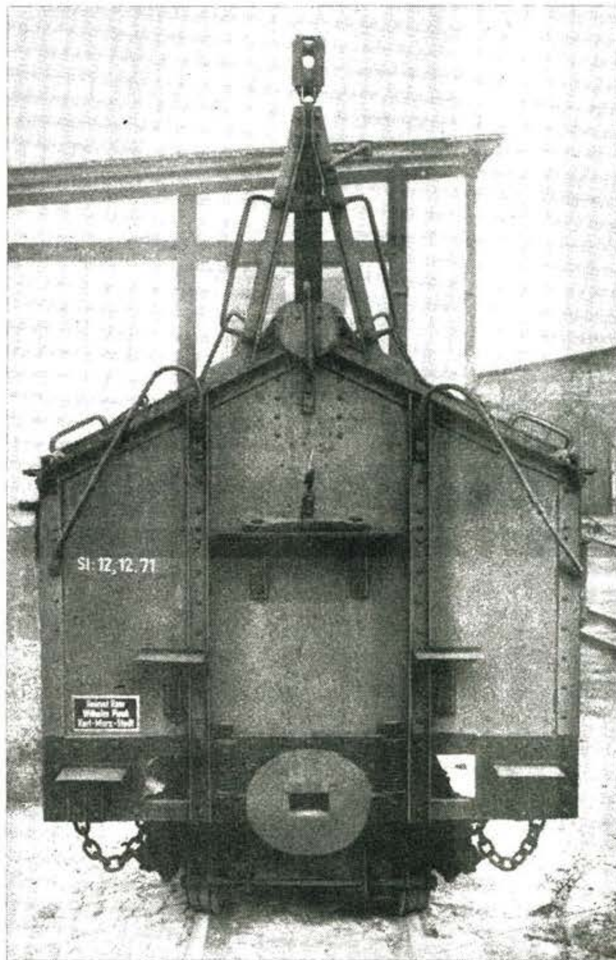
Bild 4 GGw-Wagen mit Scharfenbergkupplung, Körting- und Handbremse sowie nachträglich installierter Heizung

Bild 5 Einzelheiten der Heberlein-Bremseinrichtung an einem 00-Wagen

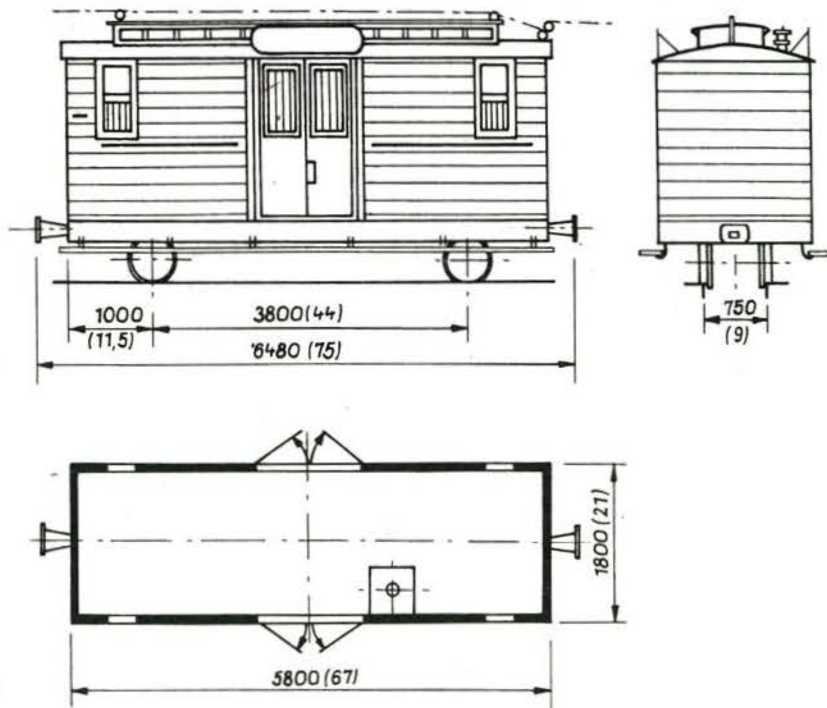
Bild 6 Stirnansicht eines KKw-Wagens mit verbesserter Trichterkupplung und Einrichtung für die Heberleinleitung. Eine Handbremse befindet sich auf der anderen Stirnseite des Wagens

Fotos und Zeichnungen: Verfasser





Nochmals ältere sächsische Schmalspurwagen



Dieser Beitrag soll als Ergänzung für die bisher in unserer Zeitschrift veröffentlichten Maßskizzen von älteren sächsischen Schmalspurwagen dienen. Die Maßskizze zeigt ein Fahrzeug, das man zu jener Zeit als „Postbureauwagen" bezeichnete. Die Zeichnung ist im Maßstab 1:87 entstanden. Während die eingetragenen Maße die des Vorbildes sind, enthalten die Klammerwerte die Abmessungen in der Nenngröße $H0_e$. Das genietete Untergestell bestand aus Walzprofilen. Am Längsträger waren die Achshalter, die Federböcke und Halter für die Laufbretter befestigt. Das Untergestell stützte sich über Blattfedern auf die Achslagergehäuse der Gleitlagerradsätze ab. Als Zug- und Stoßeinrichtung diente die in Sachsen üblich gewesene trichterförmige Mittelpufferkupplung. Das hölzerne Wagenkastengerippe war innen und außen mit Brettern verschalt, die außen waagerecht und innen senkrecht verliefen. In der Wagenmitte hatten die Seitenwände eine doppelte Drehtür, deren Fenster vergittert waren. Die in der Seitenwand enthaltenen Fenster waren teilweise vergittert. Auf dem flachgewölbten Dach befand sich ein Oberlichteraufbau und die Führungsrollen für das Bremsseil. Das Wageninnere war nicht weiter unterteilt. Für die Beheizung stand neben der Tür ein Ofen. Der Wagen war mit der Heberleinbremse ausgerüstet, die auf beide Achsen wirkte.

W. Hammer, Ludwigsfelde

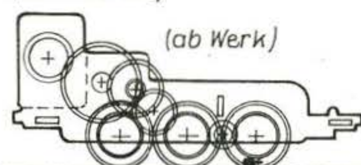
Literaturverzeichnis:
(1) Der Modelleisenbahner" Nr. 11/68, S. 336—338
(2) Lathe, F.: Die Entwicklung des Baues der Bahnpostwagen bei der preußischen und der Reichspost-Verwaltung
in: Archiv für Post u. Telegraphie (1917) H. 3, S. 89 ... 113
(3) Ulbricht: Die Schmalspurigen Staatseisenbahnen im Königreich Sachsen, Leipzig 1895

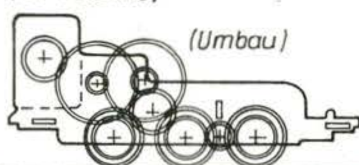
Getriebeumbau des Modells der BR 89 in H0

Das Modell der Lok 89 265 „rast" im Originalzustand+) und läßt sich daher nicht gut regeln. Deshalb habe ich das Getriebe reichlicher untersetzt und bin dabei wie folgt vorgegangen:

Das Modell wurde vollkommen zerlegt. Dann entfernte ich von der rechten Platine das Plastmaterial (ca. 5 mm) und die Achse für das Zahnrad Nr. 1334 (Zahl der Zähne 28:9). Danach wurde das Modell wieder sorgfältig zusammengesetzt. Anschließend fertigte ich die „Hilfsplatine" aus dem glatten ca. 8 mm langen Schaft eines 1,5 mm Bohrers und einem Stück Messingblech. Letzteres stammt von der Kontaktfeder einer Taschenlampenflachbatterie. Beides wurde laut Zeichnung zusammengelötet. Dann mußte das neue Zahnrad Nr. 1333 (Zahl der Zähne 36:7) auf die Achse der Hilfsplatine aufgesteckt und ungefähr dort eingesetzt werden, wo sich das Zahnrad 1334 befand. Die neue Achse verschob sich nun etwas nach vorne bzw. oben, da nun das größere Zahnrad den neuen Achsabstand bestimmt. Der Sitz der Hilfsplatine wird ausgezeichnet und danach diese Stelle der Platte mit einer feinen Schlüsselfeile bzw. einem Glaspinsel blank gerieben. An dieser Stelle muß mit Epasol EP 11 geklebt werden, da ansonsten beim Löten die anderen Plastteile beschädigt werden. Die Hilfsplatine mit dem aufgesteckten Zahnrad Nr. 1333 wird während der Aushärtezeit mit Lockenwickler-Klammern an der Platine festgeklemmt. Nach dem Aushärten wird das überstehende Blech der Hilfsplatine vorsichtig befeilt, bis es mit der Platine bündig ist. Jetzt wird der Schlitz im Ballastgewicht, in welchem nun das größere Zahnrad läuft, vertieft, damit die Zahnspitzen frei laufen.

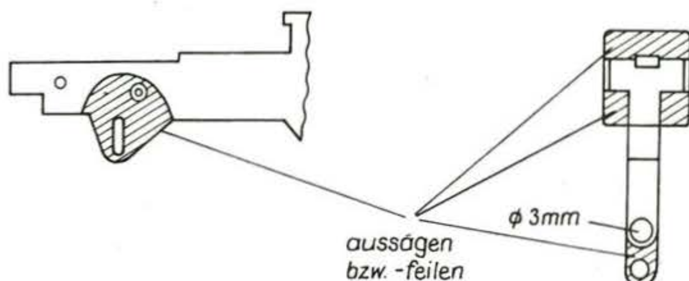
Die Geschwindigkeit konnte zwar durch diesen Umbau nicht auf den vorbildgerechten Wert gesenkt werden, jedoch rechtfertigen die nun erreichten 71 Modell-km/h durchaus diesen Umbau.





+) Siehe Modellbahnbücherei Bd. 6, S. 83, Tab. 1., danach läuft die Lok nahezu 120 Modell-km/h!

H. W. Nürnberger, Bad Langensalza

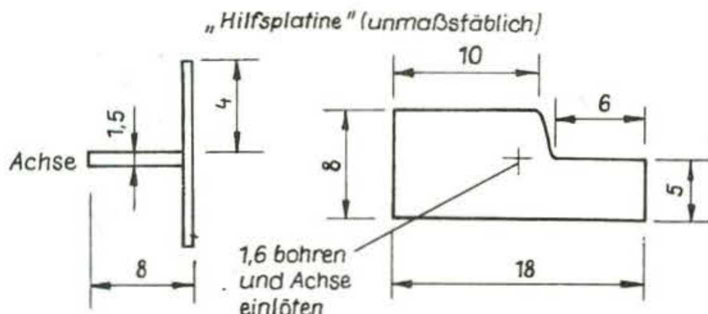


Einfache Verbesserungen am Modell der BR 50 vom VEB PIKO

Viele Modelleisenbahner werden das Modell der BR 50 noch besitzen. Leider haben diese Fahrzeuge einen entscheidenden Mangel, der sich aus der kaum modellgerechten Vorläuferkonstruktion ergibt. Um das Aussehen und die Funktion des Modells zu verbessern, ist es ratsam, ein Deichselgestell einzubauen. Benötigt werden dazu ein Deichselgestell der BR 64/24 mit Radsatz, eine Ansatzschraube M 2 und etwas dünnes, federndes Messingblech. Zuerst demontiert man das Modell so weit, daß man den vorderen Teil des Knickrahmens bequem in den Schraubstock einspannen kann. Der vorderste Distanzbolzen wird aufgebohrt und entfernt.

Danach kann in beiden Rahmenwangen ein kreisbogenförmiger Ausschnitt (siehe Skizze) eingesägt bzw. eingefeilt werden. Diese Rahmenausschnitte müssen so groß sein, daß die Spurkränze der Laufräder nicht mit dem Rahmen in Berührung kommen (Kurzschlußgefahr). Das Deichselgestell der BR 64/24 wird ebenfalls entsprechend der Skizze befeilt, um 5—6 mm gekürzt und mit einer Bohrung (Durchmesser 3 mm) versehen. Es wird dann mit einer einfachen Messing-Blattfeder, die zuvor eine 2,4-mm-Bohrung erhielt, an den Distanzwinkel unter dem Zylinderblock geschraubt. Durch die Feder wird der Laufradsatz über das Deichselgestell stets sicher auf das Gleis gedrückt. Den Distanzwinkel muß man sich evtl. selbst anfertigen, da einige neuere Ausführungen des Modells nur über ein einfaches, nicht abgewinkeltes Distanzblech verfügen. Damit ein voller Ausschlag der Deichsel, besonders beim 380-mm-Radius, möglich ist, kann man die Zylinderblöcke innen etwas aussparen. Letztere werden noch mit Kolbenstangenschutzrohren versehen, die man aus Trinkröhrchen herstellt. Die Trinkröhrchen werden unter heißem Wasser langgezogen, bis sie den nötigen Durchmesser haben. Die Kanten der Umläufe, die Tritte unterhalb der Führerhausseitenwände, die Steuerungsträger und den Tenderrahmen streicht man am besten mit rotem Spannlack. Sollten Lok und Tendergehäuse zu sehr glänzen, werden sie mit schwarzem Spannlack gespritzt. Spannlacke haben den Vorteil, daß sie bei Überlagerung eine matte Oberfläche hervorrufen.

H. Kames, Bad Frankenhausen



Verbesserungen am EBM-Modell der BR 24 in H0

Das Lesen des Buches „Modelle selbst gebaut" der Modellbahnbücherei veranlaßte mich zu einer Frisur. An dem eigentlich sehr gut gelungenen Modell des EBM Zwickau störte mich die Nüchternheit des Tenders. Um dies zu ändern, suchte ich eine passende Konstruktion für das vereinfachte Schlußsignal als Nachtzeichen.

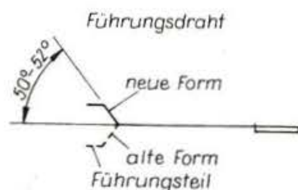
Es empfiehlt sich folgendes:

Als erstes löst man das Tenderoberteil vom Unterteil. In die rechte Tenderlaterne (Fahrtrichtung, Lok voraus) wird ein Loch von 3 mm Durchmesser gebohrt. Dabei ist zu beachten, daß man nicht zu schnell bohrt, da sonst die Plaste schmilzt. In das 3 mm große Loch wird von einer roten Zeichenschablone ein Stück Plaste eingepaßt. Dazu eignet sich u. a. auch ein Stück von einem roten Lesezeichen. Damit sind die Arbeiten am Oberteil abgeschlossen. In das Unterteil wird, in normaler Fahrtrichtung gesehen, links schräg nach oben vor dem rechten Rad der letzten Achse eine Bohrung von 4,6 mm Durchmesser eingebracht. In diese Bohrung kann dann eine Lampenfassung eingepaßt und verklebt werden. Für diese Arbeiten eignet sich der Klebstoff Epasol EP 11 am besten. Dann wird ein entsprechendes Stück Litze an die kleine Lötfahne angebracht. Das andere Stück Litze lötet man nun am Einschraubkopf an. Die beiden Drähte werden durch ein Schlitz in der Tendervorderwand zur Lok gezogen und an die Entstörungsdrosseln angelötet.

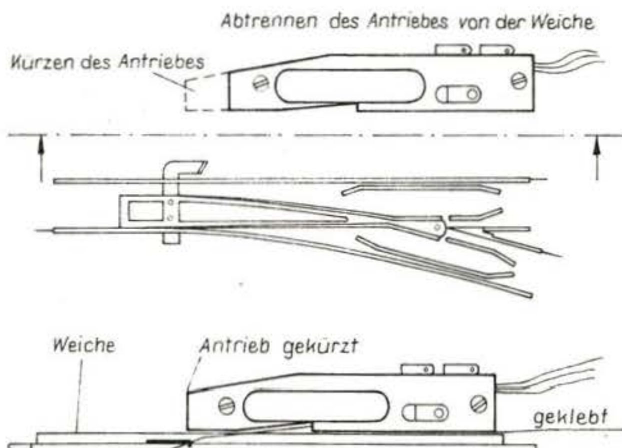
Schüler U. Lorenz, Karl-Marx-Stadt

Unterflurantrieb für N-Weichen

Mit relativ geringem Aufwand ist es mir gelungen, die handelsüblichen Weichen der Nenngröße N mit Unterflurantrieb auszurüsten. Dazu trennt man den Antrieb von der Weiche mit einer Laubsäge ab (Skizze 1.1). Dies sollte möglichst mit einem geraden Schnitt erfolgen, da der Antrieb an der gleichen Seite, aber senkrecht unter der Weiche (Skizze 1.2), wieder angeklebt werden muß.
Es ist darauf zu achten, daß der Antrieb mit der Außenkante der Weiche abschließt.
Danach wird der Führungsdraht herausgenommen und um 50 bis 52 Grad nach oben gebogen (siehe Skizze 2). Dieser Führungsdraht



Skizze 2

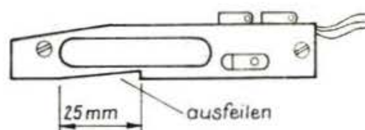


Skizze 1.1

Skizze 1.2

muß aber seine gleiche Form behalten.
Anschließend wird vom Antriebsdeckel in der Mitte eine Kerbe eingefeilt, die dann auf einer Länge von 2,5 cm nach rechts schräg abläuft (Skizze 3).
Die Spitze des ganzen Weichenantriebes wird dann bis kurz vor der Schraube abgetrennt (Skizze 1.1).
Nach diesen Arbeitsgängen wird der Weichenantrieb wieder zusammengebaut und auf seine Funktionstüchtigkeit geprüft.

K.-H. Emmrich, Rentwertshausen



Skizze 3

Modellbahngeschwindigkeiten — selbst errechnet

Als Modelleisenbahner möchte man oftmals wissen, ob der eigene Modellbahnzug die richtige Modellgeschwindigkeit gegenüber dem großen Vorbild hat.
Man sollte auch wissen, daß die Baureihen der DR, die es in den Nenngrößen H0, TT oder N gibt, folgende Höchstgeschwindigkeiten aufweisen:

v_{max}	Dampf-BR	Diesel-BR	Elektro-BR
140		130	
130	01		
120		118	211
110	35		
100	66	110, 120	242
90	24, 41, 64, 65		244, 254
80	50, 52		
75	75		
70	86		
65	56, 91		
55	55		
50	89		
45	80, 81, 92		

Um nun zu überprüfen, wie schnell der Modellbahnzug gegenüber dem großen Vorbild fahren darf, nimmt man eine Stoppuhr zur Hand und legt eine 1 m lange Teststrecke auf der Modellbahnanlage fest. Auf dieser Strecke kann man ohne große Mühe feststellen, wieviel Sekunden der Zug von A nach B (also 1 Meter) benötigt. Danach kann in folgender Übersicht die Geschwindigkeit des großen Vorbildes in km/h abgelesen werden:

Übersicht zur Ermittlung der richtigen Modellbahngeschwindigkeit zum Vorbild

s/m (Modell)	km/h (Vorbild)		
	H0	TT	N
2	157	—	—
2,5	125	—	—
3	104	144	—
3,5	89	123	—
4	78	108	144
4,5	70	96	128
5	63	86	115
6	52	72	96
7	45	62	82
8	39	54	72
9	35	48	64
10	31	43	58
11	28	39	52
12	26	36	48
13	24	33	44
14	22	31	41
15	21	29	38
16	20	27	36
17	18	25	34
18	17	24	32

Um so kleiner die Nenngröße ist, desto langsamer kommt uns der fahrende Modellbahnzug vor.
Wer die Geschwindigkeiten noch genauer und differenzierter ermitteln möchte (in der Übersicht findet man nur die abgerundeten Werte), sollte sich die Mühe machen und folgende Rechnung ausführen:

Beispiel:
Einem Zug der Nenngröße H0 ist eine Dampflok der BR 41 (41 1147-2) vorgespannt. Auf unserer Teststrecke (1 Meter) stoppen wir 4,2 Sekunden.

$$\frac{1\,\text{m} \times 87 \times 3600}{4{,}2} = \frac{74571\,\text{m}}{\text{h}} = 74{,}6\,\text{km/h}$$

Wir stellen in diesem Beispiel fest, daß die BR 41 mit 75 km/h durchaus ihre max. Geschwindigkeit nicht ausgeschöpft hat. Bei diesem Rechenweg sollte man jedoch die Maßstäbe der einzelnen Nenngrößen (H0 1:87; TT 1:120; N 1:160) beachten und den Wert 87; 120; 160 dementsprechend einsetzen.

J. Arnold, Karl-Marx-Stadt

Dipl.-Ing. Päd. CLAUS DAHL (DMV), Burg

Die elektronische Zubehörsteuerung

Um den vorbildgetreuen Betrieb auf Modellbahnanlagen weitgehend gestalten zu können, müssen viele Einzelfunktionen, wie Weichen, Signale, Relais und vieles andere mehr, wegen der räumlichen Ausdehnung der Anlage ferngesteuert werden. Auch bestehen zwischen den Einzelfunktionen verschiedene Abhängigkeiten, die sich nur mit elektrischen und elektronischen Schaltmitteln beherrschen lassen.
Im folgenden soll nun eine elektronische Steuerschaltung beschrieben werden, die sich durch Variation bestimmter Schaltungsteile für viele vorkommende Fälle der Steuerung von Modellbahnfunktionen einsetzen läßt. Da Weichen, Signale und Relais im allgemeinen Sprachgebrauch als Zubehör bezeichnet werden, soll die hier vorgestellte Steuerung Zubehörsteuerung heißen. Das Blockschaltbild der Zubehörsteuerung (ZS) zeigt **Bild 1** mit allen zugehörenden Baugruppen.
Die ZS besteht aus der Steuerstufe und dem Verstärker. Die Steuerstufe verarbeitet elektrische Eingangssignale, auch solche, die gegebenenfalls erst in elektrische umgewandelt wurden, entsprechend einem vorgegebenen Programm. Hierbei kann Handsteuerung, automatische und teilautomatische Steuerung vorgesehen werden. Der vom Ausgangssignal der Steuerstufe beeinflußte Verstärker gibt ein so starkes Signal ab, daß es zum Stellen des Zubehörs ausreicht. Damit ist die gewünschte Steuerwirkung erreicht worden. Oft ist aber eine Rückmeldung der Steuerwirkung notwendig oder gewünscht. Dies ist meist durch das Zubehör selbst möglich, das ein geeignetes Rückmeldesignal abgibt. Es wird im Gleisstellpult oder anderen Anzeigevorrichtungen zur Anzeige gebracht. In bestimmten Fällen muß es, um den Zustand des Zubehörs der Steuerstufe zu signalisieren, auch als Eingangssignal für sie verwendet werden.
Die in der Modellbahntechnik eingesetzten Weichen haben alle einen elektromechanischen Antrieb, bei Signalen gilt das nur für Formsignale. Neben den bekannten handelsüblichen Antrieben verwenden manche Modelleisenbahner Eigenbauantriebe, die zum Teil aus ausgemusterten Altrelais angefertigt werden. Die genannten Antriebe haben unterschiedliche elektrische Eigenschaften, die man nach Art des Stromes einteilen kann:
1. Dauerstrom
2. Impulsstrom
a) mit Endabschaltung
b) ohne Endabschaltung.
Die ZS muß also den jeweils vorhandenen Antrieben auf einfache Weise angepaßt werden können, ihre wichtigen Stufen, die Steuer- und Verstärkerstufen, sollten aber wegen ihrer häufigen Anwendung weitgehend einheitlich aufgebaut sein. Ähnliche Überlegungen gelten auch für verschiedene Relaissteuerungen und für Lichtsignale, in diesen Fällen muß Dauerstrom fließen.
Im Sinne einer weitgehenden vereinfachten Bedienung und der Schaffung von Voraussetzungen für automatische Steuerungen soll die ZS folgende Eigenschaften besitzen:
— Handsteuerung mit einer Taste
— Anpassung an übliche Antriebe
— einfache Verknüpfung mehrerer ZS
— Eingliederung in Automatikschaltungen bei weiterem Ausbau.
Mit der nachfolgend beschriebenen ZS können diese Forderungen realisiert werden.

Beschreibung der elektronischen Zubehörsteuerung

Während bei Dauerstromantrieben der Strom solange aufrechterhalten werden muß, bis eine Umstellung erfolgt, muß er bei Impulsstromantrieben nur für die Dauer der Umstellung fließen. Aus diesen Eigenschaften ergeben sich Unterschiede in den Steuerstufen der ZS.

— Die Steuerstufe für Dauerstromantriebe:

Das Kernstück der Steuerstufe ist ein RS-Flip-Flop (FF). Es besteht aus zwei Gattern eines integrierten Schaltkreises mit je zwei Eingängen. Die Ein- und Ausgänge der Gatter haben nur zwei Schaltzustände, L entspricht ungefähr O V, H je nach Belastung 2—4 V (L ≙ engl. low — niedrig, H ≙ engl. high — hoch). Die Angaben gelten für TTL-Gatter. Im **Bild 2a** ist die Schaltung des RS-FF dargestellt. Der Eingang S dient zum Setzen und R zum Rücksetzen des FF. Wird S mit einer Taste o.ä. von H auf L geschaltet, so schaltet der Ausgang Q auf H, der Ausgang $\bar{Q}$ (gelesen „nicht Q") auf L. In umgekehrter Weise wirkt sich eine H-L-Umschaltung an R aus. Da zur Handsteuerung der Aufwand zweier Tasten erforderlich ist, wird diese einfache Art der Steuerung des FF vorwiegend in Automatikschaltungen benutzt. Für die Handsteuerung mit einer Taste muß die Schaltung, wie im **Bild 2b** gezeigt, abgeändert werden. Die Kondensatoren wirken sich so aus, daß jeder H-L-Sprung an T das FF einmal umschaltet. Da es nur auf Spannungssprünge reagiert, heißt es nun dynamisches RS-FF. Leider müssen diese Spannungssprünge in der Modellbahntechnik bei Handsteuerung mit Tasten realisiert werden. Tasten haben aber wegen stets vorhandener Kontaktunsicherheiten nicht immer die notwendigen exakten Spannungssprünge, deshalb ist das Umschalten des FF nach jedem Tastendruck nicht gesichert. Unter den verschiedenen Möglichkeiten der Beseitigung dieses Nachteils hat sich die Schaltung nach **Bild 3a** bewährt. S und R sind mittels Dioden in zwei Wege aufgeteilt, einer ist immer mit der Bedientaste Ta verbunden, der andere mit einem Rück-

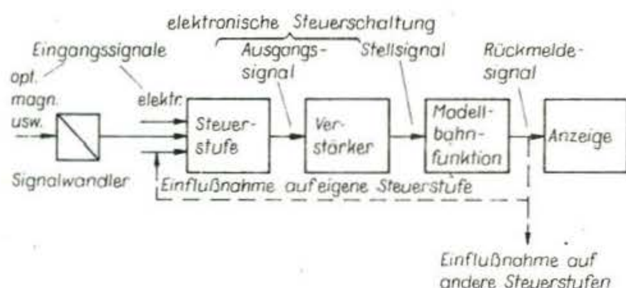


Bild 1 Blockschaltung einer elektronischen Einzelfunktionssteuerung (Modellbahnfunktionen sind: Signal, Weiche, Fahrstrom usw.)

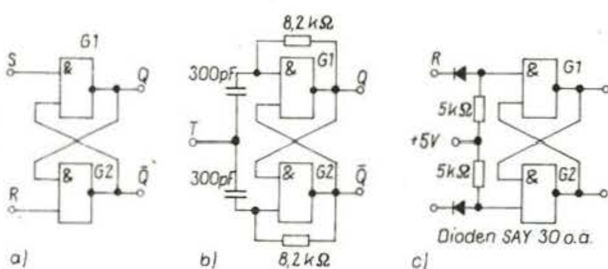


Bild 2a RS-Flip-Flop,
Bild 2b flankengesteuertes FF,
Bild 2c FF mit diodengeschützten RS-Eingängen G1, G2 1/2 D 100 o. IS7 (Bastelsortiment)

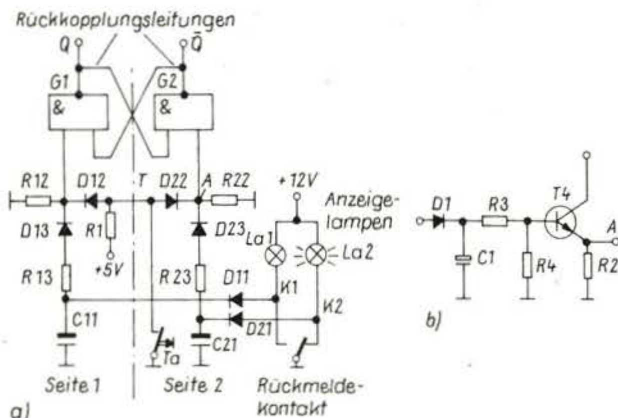


Bild 3a Steuerschaltung für Handsteuerung mit einer Taste
Bild 3b Schaltung zur Verbesserung der Speicherzeit des K-Zweiges. Die Benennungen ergeben sich im Zusammenhang mit Bild 2a)

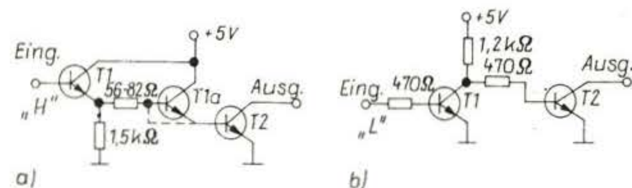


Bild 4a Verstärker V1
Bild 4b Verstärker V2
T1, T1a 300 mW-Transistor, T2 600 mW-Transistor

meldekontakt. Die entsprechenden Eingänge sind deshalb mit T bzw. K benannt. Wegen des Widerstandes R1 führen die T-Eingänge immer H, was für jeweils nur einen K-Eingang gilt, während der andere L hat. Wird Ta betätigt, so erhalten beide T-Eingänge L. Der FF-Eingang, dessen T- und K-Eingang gleichzeitig L führen, erhält nun L und schaltet den zugehörigen Ausgang auf H. Im weiteren Verlauf bewirkt das die Umschaltung des zugehörigen Zubehörantriebes. Da der zweite K-Eingang sofort mit dem Ansprechen des Antriebes L erhält und die Taste immer noch betätigt ist (niemand würde die Taste so schnell bedienen können, wie die Schaltung reagiert), würde das FF sofort wieder zurückschalten. Die K-Eingänge werden deshalb mit Hilfe der Kondensatoren C11 und C21 für eine gewisse Zeit verzögert, so daß das FF nun im gewünschten Sinn arbeitet. Verwendet man an Stelle von den Dioden D13, D23 je einen Transistor, so wird wegen der nun größeren Widerstände die Speicherwirkung verbessert, bzw. man kann auf einen kleineren Kapazitätswert zurückgreifen. Die Schaltungsänderung zeigt **Bild 3b.** Wird allerdings die Taste dauernd betätigt, so schaltet das FF sein Zubehör im 1—3 Sekundenabstand periodisch um.

Die Einbeziehung der Rückmeldekontakte in die Schaltung gewährleistet bei einwandfreier Arbeitsweise der Kontakte, daß die Endlage des Zubehörs immer erreicht wird, was bei Weichen besonders wichtig ist.

Die oben beschriebene Steuerstufe für Dauerstromantriebe erhält die Kurzbezeichnung S1.

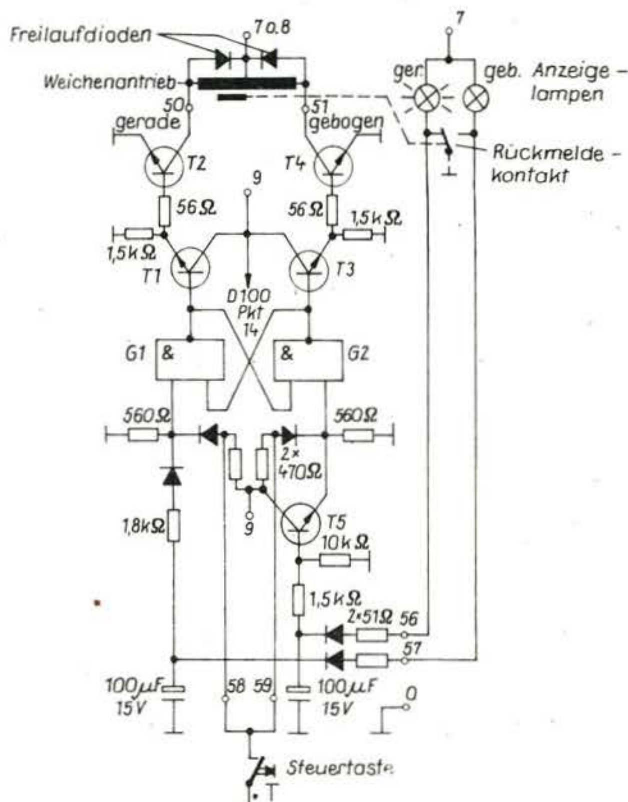
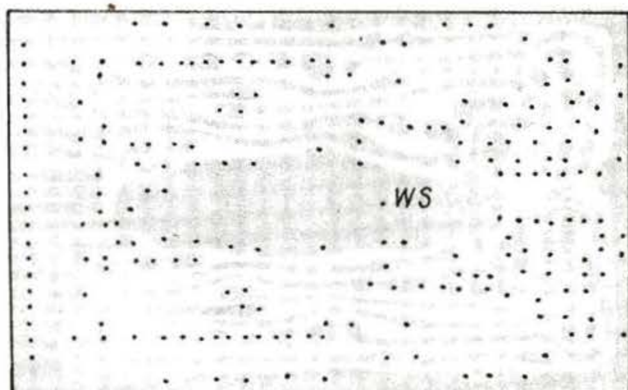


Bild 5 Vollständige Schaltung der ZS mit Handsteuerung. Der rechte Eingang ist mit einer Transistorstufe zur Erhöhung der Umschaltzeit ausgerüstet. (Die Anschlußpunkte entsprechen denen der Weichenschaltung nach 2.3) Achtung! Eingangsschaltung stets symmetrisch ausführen!
G1, G2 ½ D 100, Basteltyp IS1
T1, T3 300 mW-Transistor
T2, T4 600 mW-Transistor
T5 Miniplasttransistor
Alle Dioden SAY 30 o. ä.
Von Pkt. 14 nach Pkt. 7 der IS einen Kondensator 33 nF legen. Rückkopplungsleitungen bei Impulsantrieben ohne Endabschaltung trennen!

Bild 6 Universelle Leiterplatte für alle Zubehörsteuerschaltungen



— Die Steuerstufe für Impulsstromantriebe

Im Gegensatz zur oben beschriebenen Steuerstufe muß diese an ihren Ausgängen ständig L führen. Nur für die Dauer der Umschaltung des Zubehörantriebes darf einer H führen. Dies erreicht man mit der bereits beschriebenen Steuerstufe, wenn die Rückkopplungsverbindungen des FF nicht verdrahtet werden. Dann kann jeweils nur für die Dauer der Tastenbetätigung einer der Ausgänge H führen. Die Funktion der Eingangsbeschaltung ist die gleiche, wie die oben erläuterte. Die Steuerstufe erhält die Bezeichnung S2. Der Unterschied zwischen S1 und S2 besteht also nur in zwei unterschiedlich ausgeführten Leitungen.

— Die Steuerstufe mit automatischer Steuerung

Bei weiterem Ausbau der Steuerungstechnik kommt es vor, daß die Steuerstufe direkt über andere Stufen angesteuert wird, z. B. von einer vorgeschalteten Verknüpfungsschaltung, in der Regel ein Gatter, oder von dem Verstärkerausgang einer Besetztmeldeschaltung. Im ersteren Fall bedarf es keiner besonderen Eingangsschaltung **(s. Bild 2a),** die Eingänge werden direkt mit den Ausgängen der vorgeschalteten Gatter verbunden. Sollte die Steuerung der FF-Eingänge jedoch, wie im zweiten Fall genannt, von Verstärkerausgängen bewirkt werden, so muß mittels Dioden ein Schutz gegen die höhere Betriebsspannung vorgesehen werden. **Bild 2c** zeigt eine dieser Schaltungsvarianten. Die Steuerwirkung tritt bei L am Eingang ein. Die Steuerstufe für automatische Steuerung erhält die Bezeichnung S3.

— Der Verstärker

Der Verstärker muß in der Lage sein, den erforderlichen Strom an das Zubehör, an den Magnetantrieb abzugeben,

wenn an seinem Eingang H anliegt. Für beide Stromarten, Dauer- und Impulsstrom, hat sich die Schaltung nach **Bild 4a** bewährt. Der erste Transistor T1 paßt den Leistungstransistor T2 an den Schaltkreis an und übernimmt eine Schutzfunktion. Für Weichenantriebe mit ihrem relativ großen Impulsstrombedarf ist eventuell der Einsatz des zusätzlichen Transistors T1a notwendig. Manchmal haben die 600 mW-Transistoren des Bastelangebots eine sehr niedrige Stromverstärkung, auch dann ist die Anwendung von T1a von Vorteil. Bei geringerem Strombedarf, z. B. als Lampenverstärker, kann T1a fortgelassen werden. Die gestrichelte Linie stellt in der Schaltung die Verbindung von T1 und T2 ohne T1a dar. Der beschriebene Verstärker erhält die Bezeichnung V1.

Manche Anwendungsfälle verlangen einen Verstärker, der bei L am Eingang arbeitet. Dazu ist die Schaltung von T1 etwas abzuwandeln. Die geänderte Schaltung zeigt **Bild 4b.** Diese zweite Verstärkerschaltung wird mit V2 bezeichnet.

— Die vollständige elektronische Zubehörsteuerschaltung für Handsteuerung

Das **Bild 5** zeigt die vollständige Schaltung der ZS, ihr linker Eingang ist mit normaler, ihr rechter mit vergrößerter Verzögerung beschaltet. In der praktischen Ausführung werden die Eingänge natürlich gleichartig beschaltet. Die Entscheidung für eine der beiden Formen sollte von einer Erprobung abhängig gemacht werden, hierbei spielen auch subjektive Eindrücke eine Rolle, je nachdem es angenehmer ist, kürzer oder länger die Taste zu drücken. Zu beachten ist auch, daß den Dioden D11 und D21 Schutzwiderstände vorgeschaltet wurden, die den Ladestrom der Kondensatoren begrenzen und so die Dioden vor Überlastung schützen.

Die Ausgänge der ZS sind mit einem Doppelspulenmagnetantrieb beschaltet. Deshalb enthält die Schaltung zwei Verstärker V1. Bei Einspulensystemen wird nur ein Verstärker eingesetzt. Impulsstromantriebe erhalten eine Steuerstufe S2, Dauerstromantriebe eine vom Typ S1. Für Impulsstromantriebe mit Endabschaltung kann auch die Steuerstufe S1 verwendet werden. Sollte die Endabschaltung unzuverlässig sein, so kann sie überbrückt und mit der Steuerstufe S2 gearbeitet werden.

Die ZS wird zweckmäßig als Leiterplattensteckkarte ausgeführt, die entweder mit Drähten in die Schaltung gelötet oder mit Steckerstiften in die Schaltung gesteckt wird. Da der verwendete Schaltkreis vier Gatter enthält, werden zwei ZS auf einer Platine untergebracht. Die Platine wird je nach Aufgabenstellung und Zubehör bestückt und beschaltet, ist also für jede Variante geeignet. **Bild 6** zeigt das Leitungsmuster der Schaltung. Zur Erleichterung der Schaltarbeiten sind einige Leiterzüge durch Brücken miteinander verbunden. Sie sind je nach Bestückungsplan zu trennen oder zu belassen.

Zur Vermeidung von Störeinflüssen ist dem integrierten Schaltkreis ein Kondensator von 33 nF parallelzuschalten. Dieser Kondensator verhindert sehr kurze Betriebsspannungsschwankungen und ist unmittelbar an jedem Schaltkreis anzuordnen. Zum Schutz der Transistoren sind die elektromagnetischen Antriebe mit Freilaufdioden auszurüsten, da sonst im Fall der Abschaltung des Spulenstroms hohe Induktionsspannungen auftreten, die zur Zerstörung der Transistoren führen. Die Steckverbindungen werden aus Teilen des im Handel erhältlichen Sortiments der Elektronikbauteile hergestellt.

Wenn für bestimmte Magnetantriebe höhere Betriebsspannungen als 20 V erforderlich sind, dann besteht bei den Transistoren des Bastelangebotes keine ausreichende Gewähr für Spannungsfestigkeit. In solchen Fällen ist auf die Originaltransistoren SF 127/128 zurückzugreifen.

Die D-förmige Marke kennzeichnet die richtige Lage des Schaltkreises auf der Platine. Seine Marke muß die gleiche Lage oberhalb der Platine haben, wie die Marke auf der Leiterseite.

Die Bausteine werden wegen der zu erwartenden Vielfalt sehr genau gekennzeichnet, das gilt auch für die Anschlüsse und Leitungen. In **Bild 5** sind zum Beispiel die Bezeichnungen für die Anschlüsse der Weichensteuerschaltung verwendet worden. Die Bedeutung der Ziffern wird nachfolgend erläutert:

50 Ausgang, Anschluß Spule für Stellung gerade
51 Ausgang, Anschluß Spule für Stellung gebogen
54 Eingang, L bewirkt gerade für automatische
55 Eingang, L bewirkt gebogen Steuerschaltungen
56 Eingang, von Rückmeldung gerade in der angegebenen Stellung
57 Eingang, von Rückmeldung gebogen L in der angegebenen Stellung
58 Eingang, Anschluß Taste, nichtrastend, L bewirkt gerade
59 Eingang, Anschluß Taste, nichtrastend, L bewirkt gebogen
(Werden bei Handsteuerung mit einer Taste die Anschlüsse 58 und 59 zusammengeschaltet, heißt der Anschluß 59!)

Im **Bild 5** sind die entsprechenden Nummern verwendet worden. Außerdem sind dort noch weitere Nummern vorhanden:

0 Nulleitung, gemeinsame Rückleitung, Masse
7 Gleichspannung 12 Volt
8 Gleichspannung, Wert nicht festgelegt, wird von Relais bestimmt
9 Gleichspannung 5 Volt, stabilisiert.

Den **Bildern 7a und 7b** ist die Bestückung der Leiterplatte nach **Bild 6** zu entnehmen. In **Bild 7a** wird die Bestückung der Steuerstufen gezeigt. Der obere Teil des Bildes zeigt eine Steuerstufe S2, deren Merkmal die Trennstellen in Rückkopplungsleitungen der Gatter ist. Die Eingänge sind für Handsteuerung mit einer Taste ausgeführt, die Verbindung der Anschlüsse 58 und 59 erfolgt außerhalb der Platine. Das ermöglicht gleich oder später den Aufbau einfacher Fahrstraßenschaltungen. Die andere Steuerstufe im unteren Teil des Bildes ist für Dauerstromantriebe vorgesehen. Hier sind die Leitungen zwischen den Gattern nicht getrennt. Für die Anwendung in einfachen Verknüpfungsschaltungen sind die Eingänge 58 und 59 mit je zwei Dioden bestückt.

Bild 7b zeigt die Bestückung der Verstärker. In der Schaltung 1 ist die volle Bestückung mit zwei dreistufigen Verstärkern gezeigt. Sie sind für Impulsstrombetrieb mit zwei Spulen vorgesehen. Die zweite Schaltung zeigt den ein-

Bild 7a Steuerstufen bestückt, Schaltung 1 für Dauerstrom, Schaltung 2 für Impulsstrom von unten gegen die Leiterzüge gesehen.

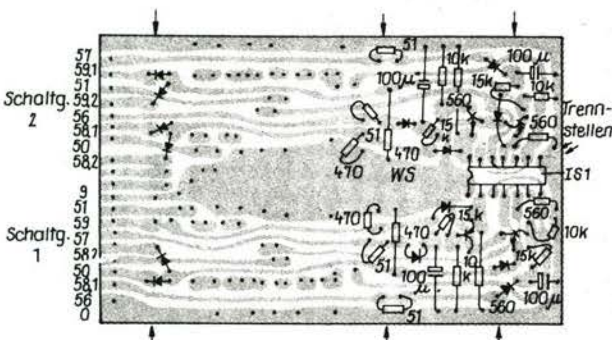
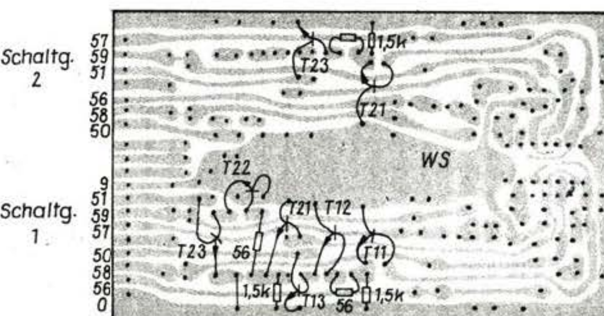


Bild 7b Verstärker bestückt, Schaltung 1:2× dreistufig, Schaltung 2:1× zweistufig, von unten gegen die Leiterzüge gesehen



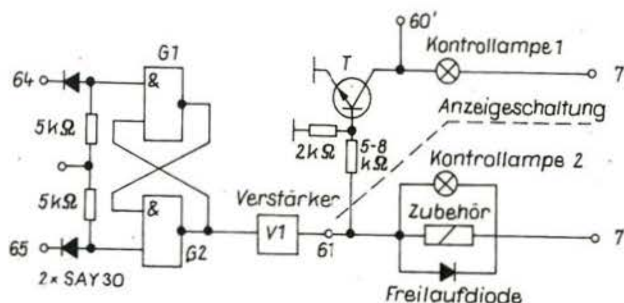


Bild 8 Elektronische Zubehörschaltung mit Eingangsschaltung für automatische Steuerung und vereinfachter Anzeigeschaltung bei Fortfall eines Verstärkers. Der Ausgang 60 kann die Aufgaben des Ausganges 60 für Steuerzwecke übernehmen. T-300 mW-Transistor

fachsten Fall der Bestückung, die für den Dauerstromantrieb mit einer Spule (Relais). Wegen der besseren Übersichtlichkeit wurden in der Darstellung die Kreise der Transistorsymbole fortgelassen.

— Die elektronische Zubehörschaltung mit automatischer Steuerung

In bestimmten Fällen werden automatisch gesteuerte Zubehörsteuerschaltungen benötigt. Das trifft besonders auf einige Schaltungen mit Relais zu. Insbesondere ist das der Fall bei der Fahrtrichtungssteuerung durch Umpolung des Fahrstromes und bei der signalabhängigen Gleisabschaltung durch Unterbrechen der Stromzuführung.
Da ein Relais Dauerstrom benötigt, wird die Steuerstufe S1 für Dauerstromantriebe kombiniert mit einem Verstärker V1 eingesetzt. Soll die Relaisschaltung handgesteuert werden, so verwendet man die Eingangsschaltung nach **Bild 6**. Wird sie dagegen automatisch mittels Verknüpfungsschaltungen gesteuert, dann wird die Eingangsschaltung entsprechend **Bild 2a** oder **2c** vereinfacht. **Bild 8** zeigt die vollständige Schaltungsvariante. Über die Widerstände R1 und R2 erhalten die R- und S-Eingänge des Flip-Flop H-Potential. Eine Umschaltung wird bewirkt, wenn einer der beiden Eingänge kurzzeitig oder dauernd an L-Potential gelegt wird. Jedem Eingang können mehrere Dioden vorgeschaltet werden, wodurch Mehrfachbeeinflussungen möglich werden.
Auch diese Schaltung wird auf der in **Bild 6** dargestellten Leiterplatte ausgeführt. Die Anschlußpunkte der Steuerschaltung für Gleisabschaltrelais werden wie folgt bezeichnet:
60 Ausgang, Kontrollampe 1, wenn der Verstärker vorhanden ist
60 Ausgang, Ersatzausgang für Kontrollampe 1
61 Ausgang, Relaisspule und Kontrollampe 2
64 Eingang, L bewirkt Abfall des Relais
65 Eingang, L bewirkt Anziehen des Relais
69 Eingang, Anschluß Relaissteuertaste für Handsteuerung, L bewirkt Umschaltung
Für die Fahrtrichtungssteuerschaltung werden sinngemäß 70er Nummern angewandt.
Wie bei den Weichenantrieben muß auch der Relaisspule eine Freilaufdiode parallelgeschaltet werden. Als Besonderheit der Schaltung in **Bild 8** ist eine vereinfachte Anzeigeschaltung zu erkennen. Sie wird angewendet, wenn die Steuerschaltung nur mit einem Verstärker bestückt ist. Während die Kontrollampe 2 zur Relaisspule parallelgeschaltet wird, kann die Kontrollampe 1 mit einem in die Anzeigeschaltung eingelöteten Transistor gesteuert werden. Natürlich können die Kontrollampen auch mit einem Umschaltkontakt des Relais gesteuert werden, wenn ein solcher vorhanden und frei ist.

— Hinweise zur Stromversorgung

Die handelsüblichen Weichenantriebe erfordern als Betriebsspannung 16 Volt Wechselstrom. Bei Verwendung von Transistorschaltungen muß auf Gleichstrom übergegangen werden, was in der Regel auch für Relais erforderlich ist. Die Gleichspannung wird so ausgelegt, daß sie zur Speisung

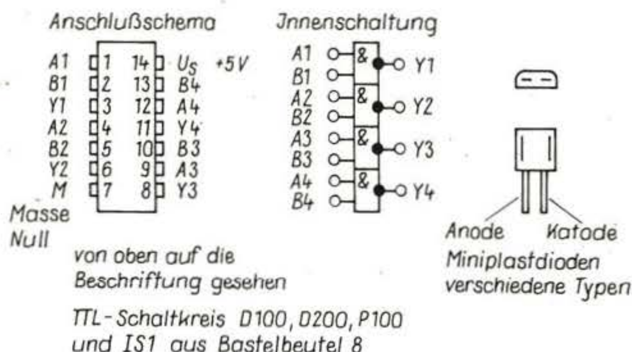


Bild 9 Anschlußbilder der verwendeten Halbleiterbauelemente

der magnetischen Antriebe ausreicht. Die Anzeige- bzw. Kontrollampen werden zur Erhöhung ihrer Lebensdauer zweckmäßig aus einer zweiten Spannungsquelle mit 12 Volt gespeist. Dies trägt zur höheren Betriebssicherheit der Anzeigeschaltungen bei. Der Plusanschluß der Kontrollampen wird dann nicht an die Speisespannung der Relais, sondern an die 12 Volt-Speisespannung gelegt. Die Betriebsspannung der integrierten Schaltkreise muß bekanntlich 5 Volt betragen und stabilisiert sein. Beispiele für Stromversorgungsschaltungen sind der breiten, einschlägigen Literatur, z. B. (1), zu entnehmen.
Impulsstromantriebe ohne Endabschaltung sind allgemein, nicht nur in der hier beschriebenen Schaltung, durch Kurzschluß gefährdet. Die Hauptgefahr besteht hier in einem durchgeschlagenen Transistor T2. Wer sicher gehen möchte, kann gegebenenfalls die in (2) beschriebene Schaltung zum Schutz der Antriebe anwenden. **Bild 9** zeigt die Anschlußbilder der verwendeten Halbleiter.
Die Stromaufnahme einer ZS aus der 5-Volt-Spannungsquelle muß bei Handsteuerung mit etwa 30, bei automatischer Steuerung mit etwa 10 mA (Milliampere) berücksichtigt werden.

Literaturverzeichnis:

(1) Jakubaschk, H., „Das große Schaltkreisbastelbuch" Berlin: Militärverlag der DDR 1978. 360 S.
(2) Schulze, J., Durchbrennen von Antrieben von Weichen und Signalen „Der Modelleisenbahner", Berlin 26 (1977) 3, S. 73

Der nächste Beitrag über angewandte Elektronik auf Modellbahnanlagen folgt im Heft 1/82.

KURT GROPPA (DMV), Schwerin

Hundert Jahre Straßenbahn in Rostock

Die See- und Hafenstadt Rostock nahm in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts, nachdem die Nutzung der Dampfkraft in der Schiffahrt zum Durchbruch gelangt war, eine rasche Entwicklung. Schnell war sie über die Stadtmauern hinaus gewachsen. Die Entfernungen zwischen den Verkehrszentren und den Zielen wuchsen im Stadtgebiet ständig.

Auch hier fuhr zunächst eine Pferdebahn

So reifte die Notwendigkeit zur Anlage eines innerstädtischen Verkehrsmittels heran. Dem Weg vieler größerer Städte folgend, kam es deshalb im Jahre 1881 zur Eröffnung einer Pferdebahn. Nach der Errichtung der Gleise und sonstiger baulicher Anlagen wurde am 16. Oktober 1881 der Betrieb mit 27 Pferden und 9 Wagen auf 3 Linien eröffnet. Alle wichtigen Zentren und Ausflugsziele der Stadt waren somit verbunden. Die Mecklenburgische Straßen-Eisenbahn-AG, die diesen Betrieb eröffnete, errichtete im gleichen Jahr auch in der Landeshauptstadt Schwerin eine Pferdebahn mit 2 Linien. Hierfür standen 24 Pferde und 6 Wagen zur Verfügung. Die beiden Schweriner Linien rentierten sich jedoch nie, denn die Landeshauptstadt blieb in ihrer Entwicklung damals weit hinter der Stadt Rostock zurück. Auch eine Linienverlegung erbrachte keine bessere Nutzung der Pferdebahn. Die Bahn geriet deshalb im Jahre 1885 in Konkurs, und der Verkehr wurde nach vierjähriger Betriebszeit wieder eingestellt. Die sechs Wagen kamen anschließend nach Rostock.

Indes entwickelte sich die 1440 mm-spurige Rostocker Pferdebahn ausgezeichnet. Bald ergänzten neue Linien unter Einbeziehung des Lloyd-Bahnhofs (heutiger Hauptbahnhof) das Streckennetz. Der Wagenpark mußte vergrößert werden. Im Jahre 1904 waren 22 Pferdebahnwagen vorhanden, nachdem im Jahre 1900 vier der kleineren Wagen an die Stralsunder Straßenbahn als Beiwagen abgegeben wurden.

Der elektrische Betrieb

In vielen Städten hatte sich um die Jahrhundertwende die elektrische Straßenbahn als schnelles und zuverlässiges Verkehrsmittel bewährt. Die Mecklenburgische Straßen-Eisenbahn-AG entschloß sich deshalb ebenfalls zur Umstellung auf den elektrischen Betrieb. Hierfür wurden bei der Waggonfabrik in Uerdingen 21 kleine Triebwagen mit offenen Perrons bestellt. Sie erhielten die Nummern 1 bis 21. Als Beiwagen fanden die Pferdebahnwagen zunächst weitere Verwendung. Damit standen je 21 Trieb- und Beiwagen für den Straßenbahnverkehr zur Verfügung. Am 22. Mai 1904 wurde der elektrifizierte Betrieb auf den drei Linien

A (später Linie 1) Hauptbahnhof — Steintor — Schröderplatz — Trotzenburg,
B (später Linie 2) Hauptbahnhof — Augustenstraße — Schröderplatz — Kasernenstraße,
C (später Linie 3) Augustenstraße — Steintor — Weißes Kreuz

aufgenommen.

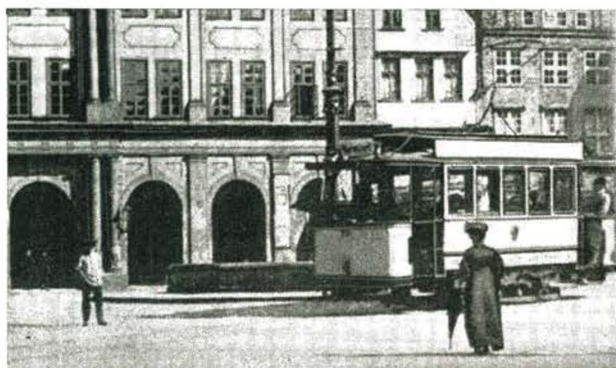
Die Linien 1 und 2 kreuzten die Strecken auf dem Abschnitt Schröderplatz—Doberaner Platz. Die Linie 3 verband auf ihrem ersten Streckenabschnitt die anderen beiden Linien. Dieses verflochtene Streckennetz ermöglichte es, alle Fahrtziele mit höchstens einmaligem Umsteigen zu erreichen. Die Strecken waren eingleisig ausgeführt. Während der nachmittaglichen Hauptverkehrszeit fuhren alle Linien im 6-Minuten-Abstand. Die Strecken zwischen der Augustenstraße und dem Steintor wurden wegen Unrentabilität bereits im Jahre 1908 wieder aufgegeben. Im Jahre 1910 ergänzten zwei neue Triebwagen (Nr. 22 und 23) den Wagenpark. Sie unterschieden sich von der ersten Lieferung lediglich dadurch, daß sie um die Breite eines Fensters länger waren. Der Beiwagenbestand wuchs bis zum Jahre 1912 auf 28 an.

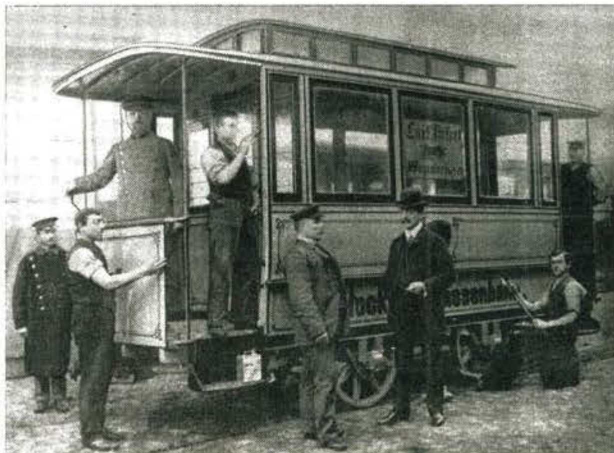
Der erste Weltkrieg und die Jahre der Inflation erlegten auch der Rostocker Straßenbahn manche Einschränkung auf. Die alten Pferdebahn-Beiwagen waren den gestiegenen Ansprüchen nicht gewachsen. Der Beiwagenbestand verringerte sich durch Ausmusterungen ständig. Im Jahre 1922 kaufte der Betrieb deshalb 10 alte offene Anhänger von der Düsseldorfer Straßenbahn, denen im Jahre 1924 sechs weitere folgten. Diese Wagen erhielten die Nummern 41 bis 56. Wahrscheinlich waren zu dieser Zeit aber noch mindestens 10 ehemalige Pferdebahnwagen einsatzfähig. Diese Fahrzeuge mit den Nummern 63 bis 66 befanden sich immerhin noch bis 1938 im Einsatz.

Das Verkehrsaufkommen stieg weiter an

Das Streckennetz wurde in den Jahren 1924/25 dem stärkeren Verkehrsbedürfnis zur Innenstadt besser angepaßt. Nunmehr verkehrte die Linie 2 ebenfalls über den Abschnitt Steintor—Neuer Markt zum Hauptbahnhof. Auf dem Streckenast Hauptbahnhof—Augustenstraße—Schröderplatz nahm die Linie 4 den Betrieb auf. Sie wurde jedoch bereits im Jahre 1928 durch eine Omnibuslinie ab-

Bild 1 Triebwagen 15, Baujahr 1904
Bild 2 Beiwagen 50, ex Pferdewagen





gelöst. Am 1. August 1933 übernahmen Omnibusse ebenfalls die Verkehrsaufgaben der Linie 3. Die Linie 1 verlängerte man bereits im Jahre 1925 niveaugleich über die Eisenbahnstrecke in Richtung Neuer Friedhof. Gleichzeitig fuhr diese Linie nicht mehr durch die Satower Chaussee, sondern durch die Parkstraße (heute Klement-Gottwald-Straße). Ab 1930 erfolgte die Streckenführung dann über die Eisenbahnbrücke am Tannenweg zur Wendeschleife am Neuen Friedhof.
Die Zunahme des Fahrgastaufkommens erforderte den Einsatz größerer Wagen. Im Jahre 1926 gelangten zwei in Düsseldorf gekaufte alte Triebwagen (Nr. 24 und 25) nach Rostock. Sie entsprachen noch immer nicht den Verkehrsanforderungen. Im gleichen Jahr lieferte die Waggonfabrik Wismar deshalb 6 neue Triebwagen (Nr. 26 bis 31) mit wesentlich mehr Steh- und Sitzplätzen. Diese Fahrzeuge wiesen jedoch noch immer Oberlichter über dem Fahrgastraum und offene Plattformen auf. Erst die beiden 1927 vom gleichen Herstellerbetrieb gebauten Triebwagen (Nr. 32 und 33) hatten verglaste Perrons. Sie besaßen als erste Rostocker Triebwagen Scherenstromabnehmer.
Um 1929 wurden die ehemaligen Pferdebahnwagen Nr. 63 und 65 umgebaut. Dabei erhielten sie geschlossene Plattformen. Auch die Triebwagen Nr. 6 und 8 bekamen um diese Zeit eine einfache Perronverglasung. So gelangten sie auf der Linie 3 zum Einsatz.
Ab 1933 wurden die offenen Plattformen aller verbliebenen Triebwagen geschlossen. Die Triebwagen 22 bis 25, 8, 5 oder 9, 6 und 17 sowie der Beiwagen 56 sind in den Jahren 1934 bis 1939 vollständig umgebaut worden. Die Fahrzeuge liefen danach unter den Nummern 19 bis 25 (ab 1952/55 in 15 bis 20 umnumeriert). Der Triebwagen Nr. 8 und der Beiwagen Nr. 56 wichen jedoch merklich vom Aussehen der übrigen Umbauwagen ab.
Das Liniennetz erlangte im Zuge der faschistischen Kriegsrüstung eine Erweiterung durch den Streckenneubau vom Werftdreieck bis nach Marienehe. Ab 17. November 1936 fuhr die Linie 12 nach Marienehe. Die Linie 2 wurde wenige Jahre danach von der Werft bis Reutershagen verlängert. Zeitweilig gab es noch eine Linie 10 (Neuer Markt — Lübekker Platz) auf einem Abschnitt der Linie 2 und wenig später auch eine Linie 11 (Schröderplatz—Sportpalast) als Verstärkung der Linie 1. In den Kriegsjahren war der Straßenbahnverkehr vielfach unterbrochen.
Die Ausdehnung des Streckennetzes erforderte erneut Ergänzungen des Wagenparkes. In den Jahren 1938 bis 1940 wurden alle vorhandenen Beiwagen aus dem Verkehr gezogen und durch 20 angekaufte alte Beiwagen ersetzt. So kamen aus Düsseldorf 6 Beiwagen (Nr. 50 bis 55), aus Neuß 8 Beiwagen (Nr. 60 bis 67) und aus Schwerin 6 Wagen (Nr. 68 bis 73). Diese Fahrzeuge konnten eine größere Zahl von Fahrgästen aufnehmen. Auch diese Wagen kamen erst zum Einsatz, nachdem sie geschlossene Plattformen erhielten. Lediglich die Beiwagen Nr. 56 sowie 58 (ex 63) und 59 (ex 65) verblieben aus dem alten Bestand weiterhin im Verkehrseinsatz.

In den Jahren 1940 und 1942 ergänzten auch jeweils drei moderne Triebwagen (Nr. 34 bis 36 und 37 bis 39) sowie zwei ältere Triebwagen (Nr. 17^{II} und 18^{II}) aus Eberswalde den Fahrzeugpark. Andererseits verringerte sich der Wagenpark durch die bei Bombenangriffen entstandenen Verluste (Triebwagen Nr. 7, 21, 27, 29, 36 und Beiwagen 70 sowie durch die Ausmusterung beschädigter Triebwagen des Baujahres 1904). Der Triebwagen Nr. 36 wurde im Jahre 1944 schließlich auf dem verbliebenen Fahrgestell ein zweites Mal aufgebaut.

Der Neubeginn

Nach der Zerschlagung des Faschismus standen der Rostocker Straßenbahn 26 Triebwagen und 22 Beiwagen zur Verfügung. Der bedeutendste Teil der Wagen und viele Abschnitte des Streckennetzes sowie der technischen Anlagen waren jedoch zerstört oder beschädigt. Sie mußten in mühevoller Arbeit wieder aufgebaut werden. Dennoch gelang es, ab 13. August 1945 die Linien 1 Hauptbahnhof—Sportpalast (heute: Platz der Jugend) und 2 Hauptbahnhof—Reutershagen wieder im Personenverkehr zu befahren. Ab Oktober 1946 fuhr auch die Linie 11 wieder bis zum Neuen Friedhof. Nach Marienehe waren zunächst Pendelwagen eingesetzt.
Die vor dem Kriege auf der Strandbahn nach Markgrafenheide verwendeten 3 Trieb- und 4 Beiwagen erwarb nun die Rostocker Straßenbahn. Sie gelangten nach dem Umbau zu zwei vierachsigen Triebwagen (Nr. 48, 49; ab 1955: 22, 23) und fünf zweiachsigen Beiwagen (Nr. 80 bis 84, ab 1955: 125 bis 129) in den Jahren von 1947 bis 1949 nach und nach zum Einsatz. Hinzu kamen noch der Beiwagen Nr. 74, der aus dem Triebwagen Nr. 2 entstand. Die Vergrößerung des Wagenparks ermöglichte es, weitere Außenbezirke der Stadt erneut durch die Straßenbahn zu erschließen. So wuchs das Streckennetz
1948 um die Strecke der Linie 4 Steintor—Dierkow,
1950 um die Strecke der Linie 3 Steintor—Tessinerstraße und
1951 um den Abschnitt der Linie 4 Dierkow—Gehlsdorf. Ab 1956 fuhr jeder 2. Zug der Linie 2 (ab 1956 als Linie 12) nach Marienehe. Die Zunahme des Verkehrs aus neuentstandenen Wohngebieten und Betrieben sowie die Erweiterung des Streckennetzes machten immer wieder Zugänge an neuen Straßenbahnfahrzeugen erforderlich.

So erhielten die Rostocker Verkehrsbetriebe:

1950	Tw	40 bis 42	erbaut in der Waggonfabrik Wismar
1951	Bw	57 bis 59	Neuaufbauten in der Waggonfabrik Wismar (ab 1955 umnumeriert in 122 bis 124)
1953/56	Tw	43 bis 94	Typ Lowa ET 50 und 54
	Bw	85 bis 94	Typ Lowa EB 50 (1955 Nr. 132 bis 141)
	Bw	142 bis 157	Typ Lowa EB 50 und 54

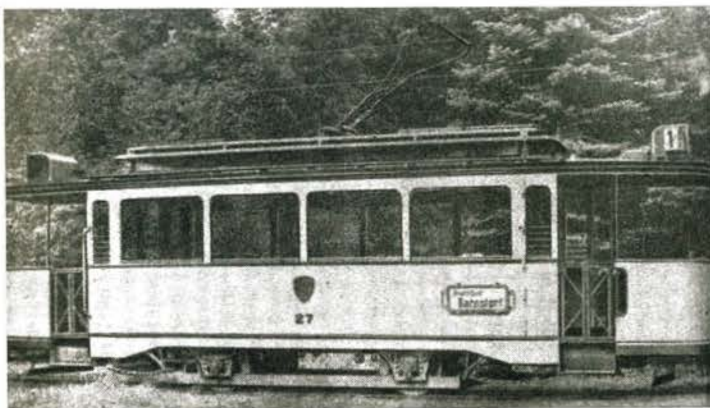

Bild 3 Triebwagen 27, Baujahr 1926, im ursprünglichen Zustand


Bild 4 Triebwagen 33, Baujahr 1927, aufgenommen 1969; seit 1971 ATw 430 II

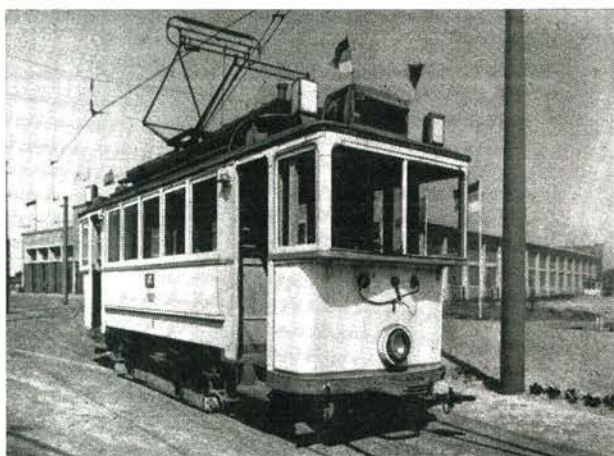
1959	Tw	57 bis 58	Typ Gotha T 57
1962/67	Tw	1 bis 21	Gotha Gelenk-Tw. Der 1971 ausgebrannte Tw Nr. 8 wurde mit Teilen aus dem 1972 aus Potsdam übernommenen Tw 161 neu aufgebaut.
1966	Tw	59	Gotha T 2—62
	Bw	130 bis 131	Gotha B 2—62 (1969 Nr. 162 und 163)
1967/69	Bw	158 bis 161	Gotha B 2—62
	Bw	164 bis 170	Gotha-Reko
1969	Bw	128 bis 131	Lowa EB 50 (nach Rekonstruktion von den BVB, Berlin übernommen)
1970/75	Tw	35 bis 42	Reko (Nr. 35 bis 38 Zweirichtungswagen)
	Bw	115 bis 127	Reko (Nr. 115 bis 121 Zweirichtungswagen)
1974/75	Tw	60 bis 66	Gotha (aus Karl-Marx-Stadt umgesetzt)
	Bw	171 bis 184	Gotha (aus Karl-Marx-Stadt umgesetzt)
1977/78	Tw	67 und 68	Gotha (aus Magdeburg umgesetzt)
	Bw	185 bis 188	Gotha (aus Magdeburg umgesetzt)

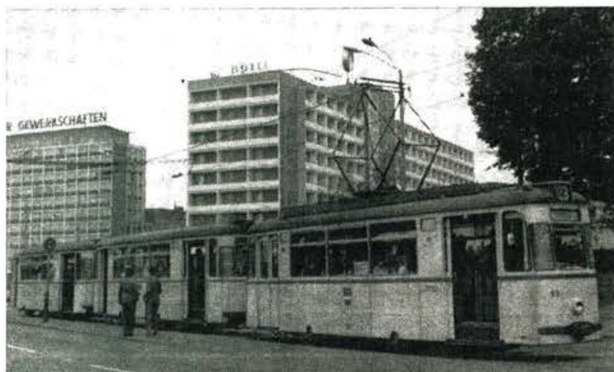
Bild 5 Triebwagen 1, Baujahr 1904, im Umbauzustand von 1934, aufgenommen 1959

Bild 6 Gotha-Zug mit Triebwagen 65, 1975 ex Karl-Marx-Stadt 818, sowie den Beiwagen 177 und 178, ex Karl-Marx-Stadt 959 und 960, aufgenommen im Jahre 1976

Bild 7 Gelenktriebwagen Gotha G 4 Nr. 15 mit Gotha-Beiwagen 165, aufgenommen im Jahr 1976

Fotos: Historisches Museum, Schwerin (1), Stadtarchiv Rostock (3), Sammlung Groppa (3)





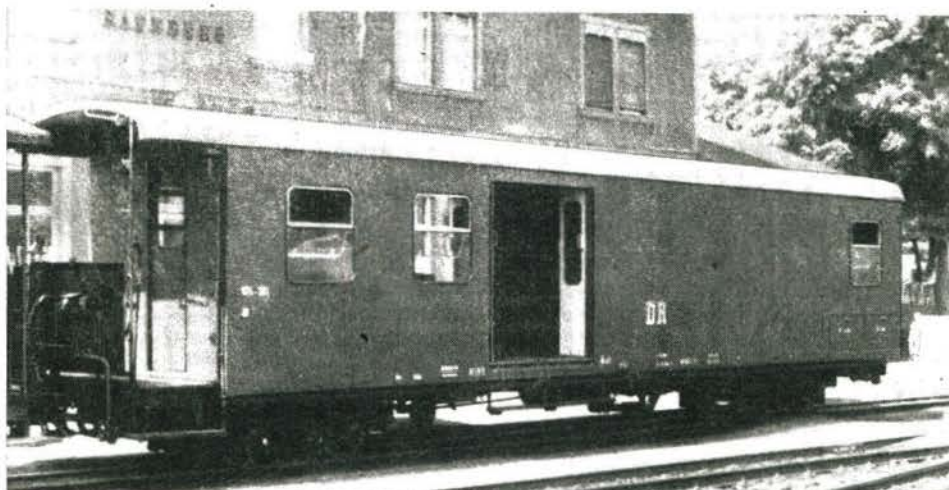


Auch einige ältere Fahrzeuge vergrößerten den Fahrzeugbestand zeitweilig. So kamen im Jahre 1954 fünf alte Triebwagen aus Leipzig vom dortigen Typ 27. Sie erhielten die Nummern 7 bis 11. Vier von ihnen wurden bereits ein Jahr später zu Beiwagen umgebaut (Nr. 195 bis 198). Bis 1961/62 belebten sie noch das Bild der Rostocker Straßenbahn.
Die Beiwagen aller übrigen älteren Typen erhielten im Jahre 1955 die Nummernfolge von 101 bis 129. Die Triebwagen Nr. 30 bis 33, die BW 115 bis 120 und 125 bis 127 wurden in den Jahren 1956 bis 1962 rekonstruiert und bekamen ein moderneres Aussehen. Die Bw behielten jedoch ihr Laternendach. Bei den Tw 30 und 31 wurden die Oberlichter bis zur Vorderfront verlängert. Der Termin für die Ausmusterung wurde durch diese Modernisierung um etwa ein Jahrzehnt hinausgeschoben. Die übrigen Trieb- und Beiwagen der Baujahre um 1900 bis 1926 konnten in den 50er und 60er Jahren durch neue Fahrzeuge ersetzt werden. Die Gelenktriebwagen fuhren anfangs ohne Beiwagen. Ab 1967 wurden sie dann mit Lowa- bzw. Gotha-Bw behängt. In dieser Formation bilden sie seitdem das Rückgrat des Rostocker Wagenparks. Fünf Lowa-Tw und 21 Lowa-Bw, die inzwischen ebenfalls rekonstruiert und modernisiert wurden, verblieben nach der Einstellung der Linie 4 noch im Bestand. Die übrigen Lowa-Wagen sowie die zuvor noch vorhandenen, in Wismar erbauten, Triebwagen wurden bis 1974 aus dem Verkehr gezogen. Einige Triebwagen fuhren nach dem Ausscheiden aus dem regulären Verkehr noch als Arbeitswagen.
Das Straßenbahnnetz und ihre technischen Anlagen erfuhren in den letzten Jahrzehnten Erneuerungen und Ergänzungen. So steht der neue Betriebshof in der Hamburger Straße bereits seit 1956 für das Abstellen und die Wartung des ständig wachsenden Wagenparks zur Verfügung. Bis zum Jahre 1961 entstand im Stadtzentrum eine moderne Gleisführung vom Steintor durch die neuerbaute Lange Straße bis zum Wilhelm-Pieck-Ring. In den folgenden Jahren verschwanden in Etappen die letzten eingleisigen Streckenabschnitte in Richtung Marienehe. Aber auch die übrigen Teile des Streckennetzes, die Wendeschleifen und sonstigen Betriebsanlagen wurden den Bedürfnissen eines modernen Straßenbahnverkehrs angepaßt. Der Straßenbahnlinie 3 war nur eine sehr kurze Lebensdauer beschieden. Bereits im Jahre 1956 wurde sie durch eine Omnibuslinie ersetzt. Die Linie 4 fuhr dagegen bis zum 25. März 1974. Seitdem fahren auch auf ihrer Strecke Omnibusse. Da der Verkehr nach den Endpunkten der Linien 11 und 12 mit dem Entstehen neuer Wohngebiete bedeutend zunahm, entfiel seit 1968 die Linie 1 (Hauptbahnhof—Platz der Jugend) und ab 1972 die Linie 2 (Hauptbahnhof—Reutershagen).
Als Linie 11 bzw. 12 fahren nun alle Bahnen vom Hauptbahnhof bis zum Ende des jeweiligen Streckenastes.

Die Perspektive

Mit etwa 45 Trieb- und 65 Beiwagen steht den Bewohnern und Besuchern der Ostseestadt Rostock im Jubiläumsjahr der Rostocker Straßenbahn gemeinsam mit einer großen Anzahl von Omnibussen und durch die in die neu erbauten Stadtteile fahrende S-Bahn ein modern aufgebauter und vielen Anforderungen gerecht werdender Nahverkehr zur Verfügung. Auch in den folgenden Jahren wird die Rostocker Straßenbahn durch neue Fahrzeuge ergänzt und den weiter wachsenden Ansprüchen entsprechen.

WISSEN SIE SCHON...



● daß nun auch die Modernisierung schmalspuriger Gepäckwagen durch die Werkabteilung Perleberg des Raw Wittenberge begonnen wurde?
Nachdem bereits im März dieses Jahres ein derartiges Fahrzeug für die Strecke Freital-Hainsberg–Kurort Kipsdorf fertig gestellt worden ist, wurde im Mai der zweite Wagen ausgeliefert. Er verkehrt inzwischen auf der Strecke Radebeul Ost–Radeburg (siehe Foto). Neben einem größeren Gepäckraum ist ein neu eingerichtetes Dienstabteil vorhanden, das dem Zugpersonal gegenüber den Einrichtungen anderer Fahrzeuge wesentlich bessere Arbeitsbedingungen bietet. Die Plattform ist nur an einer Seite beibehalten worden. Inwieweit sich diese bauliche Veränderung im Betriebsdienst bewährt, wird z. Z. getestet. Noch in diesem Jahr sollen weitere modernisierte Gepäckwagen für die Strecken der Rbd Dresden die Werkabteilung in Perleberg verlassen.
Text: W.-D. Machel Foto: R. Scheffler, Oschatz

● daß die dienstälteste öffentliche Schmalspurbahn unserer Republik am 3. September 1983 100 Jahre bestehen wird?
Zur Organisation von Jubiläumsveranstaltungen wurde am 16. Juli 1981 ein Festkomitee gegründet. Es handelte sich dabei um jenen Tag, an dem vor 100 Jahren der erste Spatenstich zum Bau dieser Strecke, die bekanntlich von Freital-Hainsberg nach Kurort Kipsdorf führt, erfolgte.
Th.

● daß vorgesehen ist, bis 1985 den Zugverkehr auf der gesamten BAM zu eröffnen?
Von den geplanten 3510 km Hauptgleisen sind bereits 2000 km verlegt worden. Auf einer Streckenlänge von 600 km wurde inzwischen der Regelbetrieb aufgenommen. Die anderen Abschnitte werden bereits von Arbeitszügen befahren. Gegenwärtig wird der schwierigste BAM-Abschnitt von Berkakitt über Tommot nach Jakutsch erkundet und vermessen. Der hier vorhandene ewige Frostboden sowie die Überquerung der Flüsse Lena, Aldana und Amgi stellt die Experten vor große Aufgaben.
VA.

● daß bis Ende Juni dieses Jahres von den sowjetischen Eisenbahnen über 1890 Millionen t Güter befördert worden sind?
Im Vergleichtzeitraum des Vorjahres sind das ca. 22 Millionen t mehr. Um diese Transportaufgaben reibungslos bewältigen zu können, wurden im 1. Halbjahr 1981 580 Strecken- und 236 Rangierlocks sowie 21 400 Container neu in Betrieb genommen.
VA.

● daß bei den SŽD in immer stärkerem Maße Diesellokomotiven der 2. Generation (Wechselstrom-Gleichstrom-Kraftübertragung) eingesetzt werden?
Ihr Anteil am gesamten Disellokpark soll 1985 15% erreichen. Die Produktion moderner Großdiesellokomotiven konzentriert sich dabei auf die 3 großen Werke in Woroschilowgrad (Güterzugloks TE-121 mit 8000 PS in 2 Einheiten), Koloma (Reisezugloks TEP-75 mit 6000 PS) und Ljudino (Rangierlok TEM-7 mit 2000 PS). Sämtliche Fahrzeuge erhalten als Antriebsaggregat Dieselmotoren der Baureihe CN 26/26 (D 49).
VA.

● daß in der VR Angola der zweigleisige Ausbau der Strecke Luanda–Viana in Angriff genommen worden ist?
Das Verkehrsaufkommen ist auf dieser Strecke aufgrund vorhandener Industriezentren besonders hoch. Allein 1979 wurden auf diesem Abschnitt 3 Millionen Fahrgäste befördert.
Noch in diesem Jahr werden die Angolanischen Staatsbahnen 280 Güterwagen, 67 Reisezugwagen und 25 Lokomotiven in Betrieb nehmen. Somit wird der Fahrzeugpark weiter modernisiert.
Ma.

● daß vor wenigen Wochen ein 1210 m langer Eisenbahntunnel im rumänischen Ottal oberhalb des Kurortes Calimanesti fertiggestellt worden ist?
Teilweise wird die neue Eisenbahnstrecke an der Nationalstraße Vilca-Sibiu verlegt, damit der hier befindliche Olt-Fluß gestaut werden kann.
Ma.

● daß die englische Museumsbahn zwischen Settle und Carlisle wahrscheinlich bald stillgelegt werden muß?
In dem von der Bahn benutzten Ribblehaed-Viadukt wurden von Experten gefährliche Risse entdeckt. Wahrscheinlich wird das als historisches Monument registrierte Bauwerk noch 3 Jahre zu benutzen sein. Erste Risse wurden bereits 1968 registriert. Während der vergangenen 10 Jahre mußten 600 000 Pfund aufgewendet werden, um die 1875 errichtete Brücke weiter zu erhalten. Heftige Stürme und häufiger Regen, stets mit großen Temperaturschwankungen verbunden, setzen die Zerstörungen an den Kalksteinpfeilern und ziegelgemauerten Bögen fort. Unzählige britische Eisenbahnfreunde sind dadurch alarmiert. Es ist fraglich, ob die 73 Meilen lange Strecke nun künftig noch weiter betrieben werden kann.
Ma.

● daß vor einigen Wochen von den Schwedischen Staatsbahnen das 125jährige Bestehen der ersten Eisenbahn in Schweden gefeiert worden ist?
Eine große Fahrzeugschau und zahlreiche Sonderzüge bildeten Höhepunkte dieser Veranstaltung. Über 15 000 Besucher informierten sich an Ort und Stelle über die Entwicklung der SJ in den zurückliegenden Jahrzehnten. Viele Eisenbahnfreunde nutzten die Möglichkeit, mit den vorhandenen Museumsbahnen zu fahren. U. B. z. einen historischen Zug auf der Fahrt nach Klippen mit einer Lok der ehemaligen Båros–Göteborgbahn.
Text und Foto: K.-J. Boldt, Uddevalla (Schweden)



REINER SCHEFFLER, Oschatz

Lokfoto des Monats

Mein Lebenslauf

Die Stationen der schmalspurigen Denkmalslok 99 534

Geboren wurde ich am 11. März 1898 in Chemnitz als 25. Kind einer später bis zu 96 Stück großen Familie, welche man anfangs MTK, kurz danach nur noch IV K nannte. In der großen Halle, wo man uns nietete und schweißte, waren wir (ich hatte im Geburtsjahr noch vier Schwestern) die kleinsten aller Lokomotiven. Die Großen mit den dickeren Bäuchen und langen Beinen nannte man damals regelspurige VIIV 1 (spät. 13^{71}) und VIIIV 2 (spät. 36^{9}).

Ich bekam an den seitlichen Wasserkästen eine „127" angebracht und nach einer Lauf- und Kraftprobe, nach der man mir 210 PS bescheinigte, wurde ich für 33 669 Mark an die sächsische Staatsbahn verkauft. Zusammen mit der nur wenige Tage älteren „126" kam ich nach Mügeln bei Oschatz, während die beiden etwas jüngeren Schwestern (128 + 129) ins näher gelegene Thum verfrachtet wurden.

In Mügeln erwartete man uns freudig, denn die „Dackel", so nannte man unsere kleineren Vorgänger mit der breiten Hutkrempe, waren uns leistungsmäßig unterlegen. Stolz zogen wir neuen IVK's Züge von 150, oft sogar 200 Tonnen durch das Hügelland zwischen Elbe und Mulde um Oschatz, Döbeln und Wermsdorf.

Als 1922 der letzte Wermsdorfer „Moritz" (I K Nr. 31) in „Rente" ging, nahm ich seine Stelle ein. Hier, nahe dem bekannten Horstsee, fand ich eine ideale Heimat. In Mügeln waren wir damals schon bis zu 12 Lokomotiven, doch hier im stillen Wermsdorf galt alle Mühe, Sorgfalt und Aufmerksamkeit der 6 Personale mir allein. 1924 bekam ich die neue Erkennungsnummer 99 534 und 1928 tauschte ich meinen Kessel mit der jüngeren Schwester 99 565.

Viele Jahre hatte ich einen festen Laufplan. Früh nach 5 Uhr gings mit dem leichten Personenzug ins 12 km entfernte Neichen und manch Lebewesen wurde in der Dunkelheit durch meinen grellen Morgenpfiff geweckt. Ab Neichen dann die lange Tour ins 36 km entfernte Oschatz. Mittags ins heimatliche Wermsdorf zurück, um abends nochmals nach Neichen zu fahren. Stolze 100 Fahrkilometer waren das pro Tag. Zwischen 500 und 800 Personen wurden dabei befördert.

Die schlimmen 40er Jahre, der sinnlose Krieg und der schwierige Neuaufbau, änderten Pläne und Rhythmus in meinem Leben. Schlechtes Futter, mangelnde Pflege und planlose Anordnungen gingen nicht spurlos vorüber. Nach 55 Jahren Mügeln — Wermsdorfer Heimat wurde ich erstmals mit der 99 552 in die Landschaft der Mark Brandenburg versetzt, 8 Monate verbrachten wir danach wieder in der Heimat, da machte sich das Alter bemerkbar. Schließlich war ich die noch drittälteste vorhandene IV K und ein Teil meiner so zahlreichen Schwestern um mehr als 10 Jahre jünger. Mich auszubessern, wurde immer schwieriger. Die Beine waren noch in Ordnung, aber das „Herz" ... So stellte man mich 1965 außer Dienst. Nahezu 2 Jahre verbrachte ich untätig, rostend im heimatlichen Wermsdorfhaus, wo mir eine Zeitlang die 99 603 Gesellschaft leistete.

Doch was dem Mensch nicht gegeben, mir war es vergönnt. Man schenkte mir im Juli 1967 ein zweites Leben. 28 Stück meiner Gattung wurden rekonstruiert — ich war dabei. Wir bekamen einen neuen Kessel, festen Rahmen, ein schmukkes Führerhaus und viele Extras. Richtig stolz war ich, als am 7. August 1967 nagelneu und glänzend das Raw „DSF" Görlitz verlassen wurde. Ein Jahr pendelte ich wieder im Mügelnetz. Alle waren zufrieden. Dampfmangel gab's nicht mehr und sparsam sei ich an Kohle, Wasser und Öl meinten die Personale. Doch plötzlich mußte ich Abschied nehmen, meine Heimat verlassen. Im November 1968 gelangte ich ins sächsische Kirchberg, der nach Mügeln zweitgrößten IV K-Zentrale. Viele bekannte Gesichter sah ich hier wieder, die 577 und die 601, welche oft in Mügeln waren. Doch auch ganz neue Nummern wie die 573, 586 oder 594, die ich noch nie gesehen, lernte ich kennen. Später kamen noch die Oschatzer 516 und die 561 hinzu. Wir lösten die zerlegten Schwestern ab, denen man kein zweites Leben schenkte.

Die neue Strecke hatte echten Reiz. Zum ersten Mal lernte ich den herrlichen Wald kennen. Brücken mit über 150 m Länge, bis zu 25 m konnte man in die Tiefe schauen. Und im Winter der Schnee — bis zu 686 m gings hinauf. Hier zwischen Wilkau und Schönheide Süd waren die Personale mit uns robuster. Ich fauchte und schnaufte wie nie bisher, auch waren die Pausen kürzer. Dafür gab's lange, ruhige Abfahrten in die Täler der so schönen Landschaft.

Aber nicht lange währte das zweite Leben. Im Mai 1975 wurde ich von der notwendigen Ausbesserung zurückgestellt. Nur wenige Streckenkilometer waren in Betrieb geblieben. Den restlichen Verkehr konnten 2 Lokomotiven erledigen. Ein Jahr später, ich war schon arg unansehnlich geworden, sogar einiger Teile beraubt, unternahm ich eine recht seltsam gefährliche Reise. Nach einer Überführung, wie ich sie beim Transport in die Ausbesserungswerke gewöhnt war, schleppte man mich auf bisher fremder Schmalspur zu einem Fabrikanschluß, baute aus 70 Holzschwellen eine Auffahrrampe und ein furchtbar knapp bemessener „Gummiwagen" brachte mich durch die engen Straßen und Gassen, von Hunderten Schaulustiger bestaunt, auf ein ehemaliges Bahnhofsgelände. „Geyer" stand am Empfangsgebäude. 80 Jahre gab es hier Schmalspurbetrieb. 30 Jahre davon fuhren hier auch viele meiner Schwestern. Einst beheimatete der nun neben mir stehende Schuppen die 113, 124, 130 und 138.

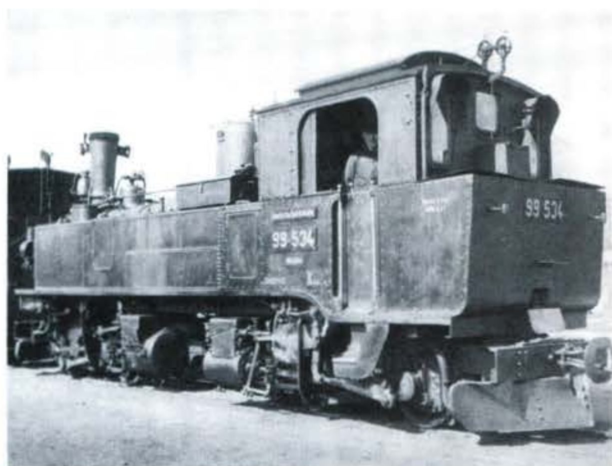
Als Erinnerung an die hier 1967 zu Ende gegangene Schmalspurzeit hatten rührige Eisenbahner der Umgebung mein Leben ein weiteres Mal gerettet und mich als Denkmal aufgestellt. Wie in alten Zeiten mit einer „Klasse" und dem „Rucksack" (Gepäckwagen), neu geputzt und gestrichen vermittle ich hier in friedlicher Stille ein Stück Eisenbahnromantik. Dank gebührt der AG 3/44 des DMV in Geyer. Sie sind die Pioniere der inzwischen an vielen Stellen unseres sozialistischen Landes aufgestellten Lokomotiv- und Eisenbahndenkmäler.

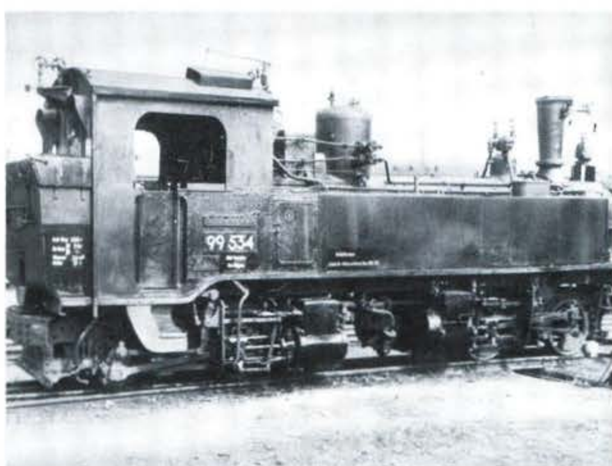
Wenn auch kein Rauch mehr meinem Schornstein entweicht, kein Pfiff und Geläut von mir zu hören ist, mein drittes Leben verbring ich hier in wohlverdienter Ruhe. Möge es noch lange dauern und es stets Freunde geben, welche mich ansehnlich und sauber — ewig jung erhalten.

Denkmalslok 99 534 mit den beiden Museumswagen in Geyer

Foto: AG 3/44 des DMV der DDR







LOKBILDARCHIV

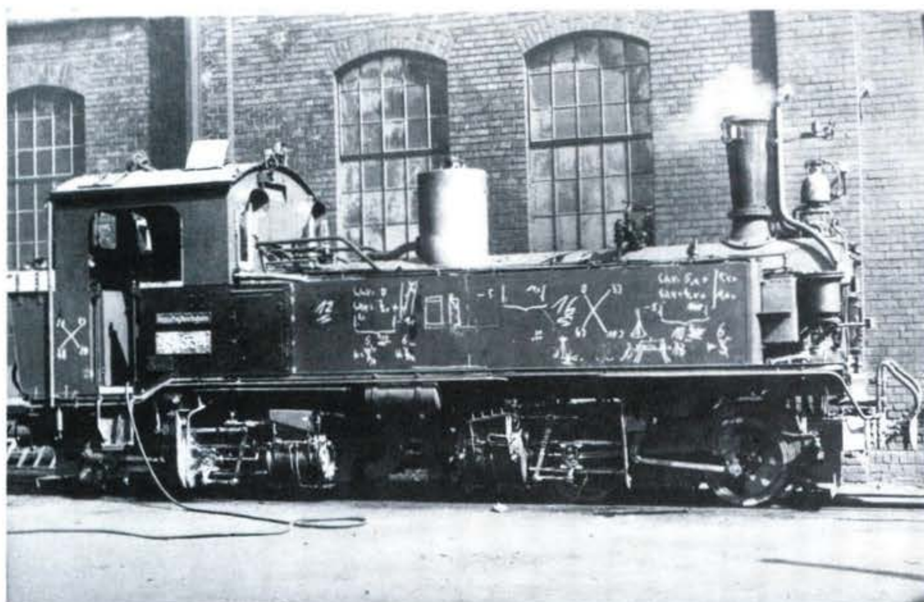






Bild 1 Die Wermsdorfer Stammlok 99 534 im Jahre 1930 auf dem Bahnhof Mügeln

Bild 2 ...34 Jahre später in Oschatz

Bild 3 99 534 im Raw „DSF" Görlitz nach der Rekonstruktion 1967

Bild 4 Abfahrbereiter Personenzug nach Schönheide Süd in Saupersdorf um 1969.

Bild 5 99 1534 vor einem GmP ohne Güterwagen. in Schönheide Mitte am 6. April 1974

Fotos: R. Thümler, Leipzig (1), R. Scheffler, Oschatz (2), B. Colditz, Saupersdorf (1), S. Neumann, Zittau (1)

Ing. GÜNTHER FIEBIG (DMV), Dessau

Der ET 89 und die dazugehörenden ES 89, EB 89 und EB 99

Die Triebwagen der Baureihe ET 89 mit den dazu gehörenden ES 89, EB 89 und EB 99 sind längst von den Strecken verschwunden. Bei den Modelleisenbahnern ist der ET 89 jedoch heute recht beliebt, was manches Bild eines Eigenbaumodells in der Fachliteratur beweist.
Die später als ET 89 bezeichneten elf Triebwagen wurden von der DRG für den saisonbedingt schwankenden und zum Teil schweren Reisezugverkehr auf der schwierigen Gebirgsstrecke Hirschberg (Jelenia Góra)—Polaun (Harrachov) der ehemaligen Rbd Breslau (Wrocław) beschafft. Ausgehend von den guten Erfahrungen, die dort mit den älteren ET 87 und ET 88 gemacht wurden, versprach sich die Verwaltung von den neuen Triebwagen gegenüber dem Ellokbetrieb mit den C+C-Lokomotiven (Baureihe $E\ 90^5$) einen wirtschaftlicheren Betrieb.
Das Forderungsprogramm schrieb vor, daß ein ET auf der Steigung von 10 ‰ vier zweiachsige Beiwagen mit 60 km/h, auf 25 ‰ noch mit 40 km/h und auf der größten Steigung von 46 ‰ noch eine Anhängemasse von 20 t befördern sollte. Ein möglicher Einsatz auch auf Hauptstrecken war vorzusehen. Er erfolgte dann auch auf der Strecke Görlitz—Lauban (Lubań)—Greiffenberg (Gryfów). Folgende Zugzusammenstellungen sind überliefert: ET + 8 EB + ET, ET + 6 EB + ET + 6 EB + ET, ET + 5 EB + ET, ET + 5 EB + ET + 2 G, ET + 8 EB + ET + 4 EB + ET und ein allein fahrender ET. Die längste Zugeinheit, bestehend aus 3 ET und 12 EB, hatte somit eine Länge von etwa 210 m, und bot 700 Sitzplätze. Rund 425 Reisende konnten außerdem noch stehend befördert werden. Bei einer Zugmasse von rund 500 t entfielen etwa 110 t auf die Treibachsen. In Anbetracht der Tatsache, daß der ET auf der Restbergstrecke nur allein fuhr, wäre eine geeignete Lokomotive sicherlich besser gewesen.
Geliefert wurden 1926/27 elf Triebwagen als Gattung CD4ielT mit den Einrichtungen der damaligen 3. und 4. Klasse. Sie erhielten die Betriebsnummer elT 11 bis 521 und bekamen 1932 die Nr. 1011 bis 1021. Ab 1941 wurden sie als ET 89 01 bis 11 bezeichnet. Von den seit 1924 gelieferten zweiachsigen Einheits-Durchgangswagen für Nebenbahnen (stählerne Bauart) (5) versah man 40 Wagen mit Steuerleitung, elektrischer Beleuchtung und Heizung für den Beiwagendienst. 1929 wurden noch fünf zweiachsige Nebenbahn-Gepäckwagen als Pwiel-27 beigestellt. 1934 beschaffte die DRG dann noch acht vierachsige Steuerwagen elS 2021 bis 2028. Ein Teil der zweiachsigen Beiwagen ging daher wieder zurück in den Reisezugwagenpark. Auf Grund der robusten Bauart hielten sich die Trieb-, Steuer- und Beiwagen bis Kriegsende im ursprünglichen Einsatzgebiet. Lediglich der ET 89 11 mußte nach einem Unfall am 8. Juni 1943 ausgemustert werden. Die ET 89 01, 04 und 07 standen

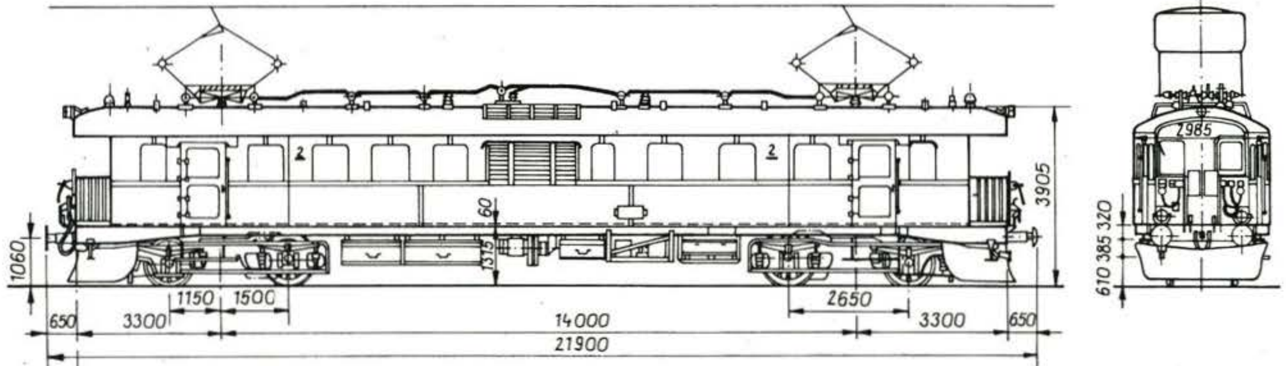


Bild 1 Maßskizze des ET 89

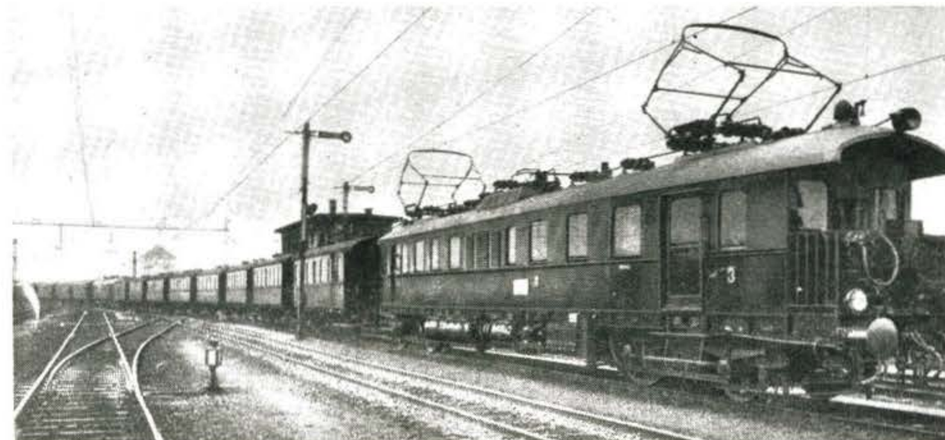
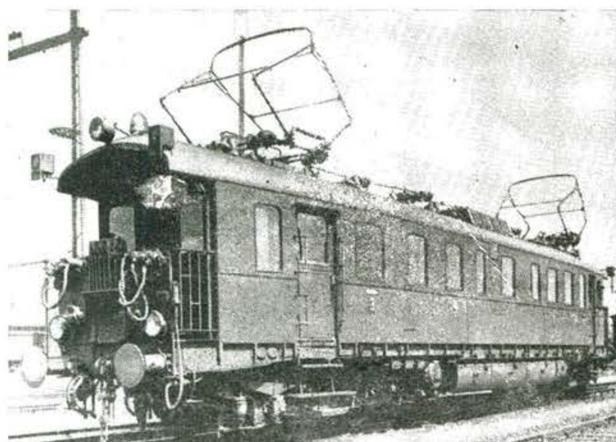
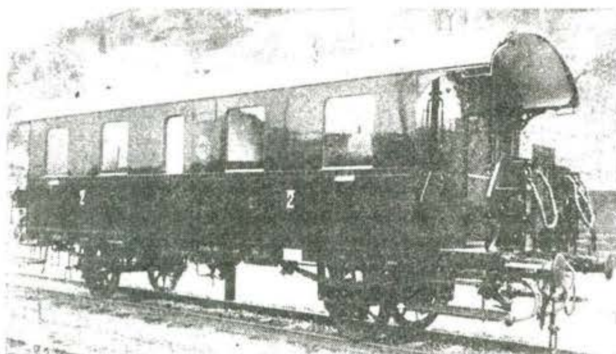


Bild 2 Triebwagenzug, bestehend aus ET + 8 EB + ET + 4 EB + ET, es führt elT 512





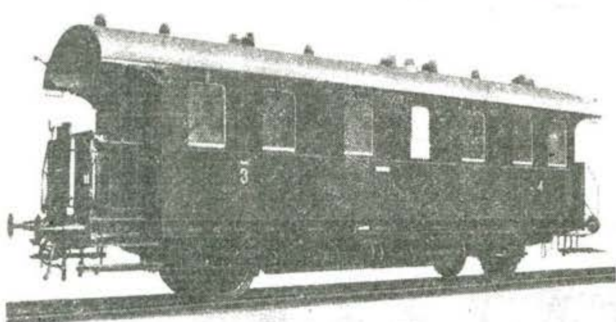


Bild 3 *elT 1014 (eh. elT 514, sp. ET 85 04), Gangseite, bereits mit 2.-Klasse-Abteil, jedoch noch einfarbig*

Bild 4 *Biel-24-Nr. Bsl. 5033 — sp. EB 89 03, im Anlieferungszustand. Der Bi(el)-24 war Vorbild des PIKO-Modells.*

Bild 5 *Cdi Erf. 5503, sp. CCidel-Bsl. 5061, Anlieferungszustand 1923*

Fotos und Zeichnungen: Sammlung G. Fiebig, Dessau

nach Kriegsende in Süddeutschland. 1951 wurden ET 89 01 und 07 von der DB ausgemustert. Der ET 89 04 wurde jedoch aufgearbeitet und im Zubringerdienst des AW München-Freimann eingesetzt. Am 2. September 1959 wurde das Fahrzeug ausgemustert.

Die ET 89 hatten die Achsfolgen (1A)(A1). Der gegenüber dem Laufradsatz größere Triebradsatz wurde von einem Tatzlagermotor angetrieben. Drehgestelle, Rahmen und Wagenkasten waren noch in Nietbauweise hergestellt. Um das Durchfahren der kleinen Krümmungshalbmesser auf den Bergstrecken zu ermöglichen, mußten die Wagenenden stark abgeschrägt werden. Die Plattformen hatten keine Aufstiege und konnten nur über stirnseitige Türen von der Beimannseite der Führerstände betreten werden. Die ursprünglich vorhandenen offenen Übergangseinrichtungen wurden später entfernt. Im Wagenkasten mußte noch eine besondere Hochspannungskammer für den Haupttransformator und den Hauptschalter vorgesehen werden. Dadurch war eine Verstärkung des Untergestells erforderlich. In der einen Seitenwand befand sich die Kühlerjalousie. Bei Anlieferung war die eine Wagenhälfte für die 3. Klasse und die andere für die 4. Klasse eingerichtet. 1928 wurde die 4. Klasse aufgehoben und bei der nächsten fälligen Untersuchung das Gestühl der 3. Klasse eingebaut. Um 1933 erfolgte dann der Einbau eines 2.-Klasse-Abteils. Nun erhielten die bis dahin einfarbigen, grünen ET die bekannte zweifarbige Lackierung in rot-beige mit weißen und schwarzen Trenn- und Zierleisten. Die Steuerwagen wurden bereits mit dem zweifarbigen Anstrich geliefert. Ob dagegen die vorhandenen zweiachsigen Beiwagen umlackiert wurden, ist noch unbekannt.

Die Stromabnehmer der Bauart SBS 9 hatten noch Glockenisolatoren. Die Reihenschluß-Fahrmotoren in Tatzlagerbauart entsprachen dem Typ WBM 430 für den ET 88 und die E 92[7]. Sie bedingten den größeren Triebraddurchmesser und die Fußbodenhöhe über SO. Der gesamte Zugverband wurde mit einer Vielfachsteuerung vom Führerstand des führenden ET gesteuert. Dreilichtspitzensignal und später noch an den Dachenden aufgesetzte Zugschlußsignallaternen, Druckluftpfeife und -läutewerk dienten der Signalgebung. Die anfänglich eingebaute Steuerung über Kontakte mit der sogenannten Totmannsicherung wurde später durch die einheitlich verwendete BBC-Sicherheitsfahrschaltung ersetzt. Bei der vom Triebwagen aus erfolgten elektrischen Heizung der Bei- und Steuerwagen mußte auf eine symmetrische Belastung der im Zugverband laufenden Triebwagen geachtet werden. Die Heizleitung wurde je nach Anzahl der mitlaufenden Wagen in der Mitte des Zuges nicht gekuppelt, um Ausgleichsströme zu vermeiden. Während des im Einsatzgebiet lang andauernden, schneereichen Winters erhielten die Triebwagen Schneeräumer.

In den letzten Betriebsjahren waren auf den schlesischen Gebirgsstrecken die zulässigen Anhängelasten von ursprünglich 190 t auf 120 t, bzw. von 150 t auf 80 t herabgesetzt worden. Auch die Höchstgeschwindigkeit von 65 km/h war für bestimmte Streckenabschnitte auf 50, 45 oder 40 km/h festgelegt. Die Fahrzeugskizze (Bild 1) zeigt einen Zustand, den es nie gab: Beim im Jahre 1933 erfolgten Umbau wurde das 2.-Klasse-Abteil eingebaut. Die offenen stirnseitigen Übergangseinrichtungen hatte man entfernt. Bei der Wiederaufarbeitung des ET 89 04 durch die DB, entfernte die Werkstatt die stirnseitigen Einrichtungen für die Zugsteuerung, wie Steuerkabel und Luftleitungen.

Tabelle: Technische Daten

urspr. Betriebsnummern		511—521	—
spätere Betriebsnummern		1010—1021	2021—2028
letzte Betriebsnummern		ET 89 01—11	ES 89 01—08
urspr. Gattungszeichen		CD4ielT	—
spätere Gattungszeichen		BC4i	BC4
Achsfolge		(1A)(A1)	2'2'
Höchstgeschwindigkeit	km/h	65	65
Anfahrzugkraft	kg	800	—
Stundenleistung	kW	468	—
bei Geschw.	km/h	38	—
Reibungslast	Mp	36,5	—
Dienstmasse leer	t	70,0	35,3
Dienstmasse besetzt	t	78,6	45,6
Länge über Puffer	mm	21 900	20 700
Sitzplätze 2. Klasse		8	14
Sitzplätze 3. Klasse		44	50
Stehplätze		62	45
Treibraddurchmesser	mm	1 200	—
Laufraddurchmesser	mm	1 000	1 000
Bremsart		Kkpbr	Kkpbr
Baujahr/Indienstellung		1926/7	1934

Literatur:

(1) Zeitschrift „Elektrische Bahnen“ 1929/S. 337—345.
(2) DV 939c „Merkbuch für die Fahrzeuge der Reichsbahn“ Teil III, Ausgaben 1932 und 1940
(3) Zeitschrift „Der Modelleisenbahner“ 1980/S. 345—347.
(4) Zschech: „Triebwagen-Archiv“, TRANSPRESS, Berlin, 1979

JOCHEN KRETSCHMANN, Berlin

„FEUER — WASSER — KOHLE!"

Ein Lokführer erinnert sich

Nie wieder eine P 10!

Wer weißes Papier vollschreibt, möchte zumindest von der Sache, über die er berichtet, Ahnung haben. Auf einer P 10, der ehemaligen 39er, habe ich nur zwei Fahrten als Heizer absolviert, doch die haben mir so gereicht, daß ich heute noch vor jedem P 10-Heizer den Hut ziehe. Mein Heimat-Bw war damals Gesundbrunnen. Zu Beginn der 50er Jahre fuhren wir bereits Feriensonderzüge, und in diesem Zusammenhang gelangten 39er auch als Wendelok in unser Bw. Nun kannte ich die P 10 nur vom Vorbeifahren, hörte Gerüchte von der angeblich so furchtbaren Feuerkiste — doch mich störte es nicht. Auf dem „Brunnen" gab es keine P 10!

Doch da kam der Tag, an dem unsere Planlok, es war die 64 165, zum Auswaschen stand. Das Personal sollte seine Pflegearbeiten erledigen. Doch schon kurz nach Dienstbeginn wurde mein Meister abberufen.

Ich beschäftigte mich damit, Stopfbuchsen zu verpacken, Werkzeug auszubessern — als mich der Lokleiter rief.

„Der Heizer von der Chemnitzer Lok hat sich den Arm gebrochen! Du mußt mitfahren — hier sind die Schlüssel..."

P 10 — du lieber Himmel... Ich hätte doch keine Schnellzugberechtigung, versuchte ich einzuwerfen, doch der Lokleiter meinte, eine P 10 wäre ja auch keine Schnellzugmaschine... Lieber Gott — laß mir meine Ausreden... Dann stand ich vor dem „Untier". Ich blickte, im wahrsten Sinne des Wortes, wie ein Schwein ins Uhrwerk, kratzte mir den Kopf.

Zwei Schwingstangen auf der linken Seite... Ich ölte ab, gewissenhaft, wie man es mir beigebracht hatte. An die „Mitte" dachte ich natürlich nicht; wir hatten ja so etwas nicht... Dann kam mein Meister. Im Gegensatz zu unseren Lokführern war er ein ganz gemütlicher Sachse. Als ich ihm gleich zu Anfang sagte, daß ich die „Eisenbahn" nicht kenne und bestimmt keinen Dampf haben würde, meinte er ruhig: „Gleener — wenn mer keen Dampf ham, bleibn mer schtehn — un gochen uns welchen..."

Wie heißt es doch immer, beim ruhigsten Lokführer schafft jeder Heizer seine Dämpfe... Doch dieser Riesenkessel... mir verschwamm alles vor den Augen.

Auf dem ehemaligen Stettiner Bahnhof übernahmen wir unseren Zug. 13 „Dicke" — alles preußische 05 mit Oberlicht, standen in der Halle, bzw. in den Resten, die der Bombenkrieg übrig gelassen hatte.

Am Anfang war alles noch einfach. Über den Stadtring ging es ja bloß mit Regler auf, Regler zu — kullern lassen — wieder Regler auf — doch hinter Teltow fing es an, ernst zu werden. Mein Meister machte die „Hütte" auf — und mein „Schäfer und Buddenberg" — eine bekannte Manometerfirma, ging rückwärts. Acht „Dinger" auf dem Kessel — und einen „Hampelmann" Wasser — so erreichten wir Jüterbog. Was ich jetzt brauchte, wäre ein Klo gewesen — doch es gab ja keins... Von Jüterbog bis Falkenberg war die Strecke auf 75 km/h begrenzt. Der Meister gab sich die redlichste Mühe, mir zu helfen.

„Du must Bante schpielen, Gleener..."

Weiß der Teufel, was eine „Bante" ist. Ich hypnotisierte das Manometer, doch es half nichts. Bei der Einfahrt in Falkenberg tat ich das, was jedem von unserer Zunft verboten ist: Ich hob den oberen Hahn des Wasserstandes an — und es kam noch Wasser. Erst dann setzte ich die Strahlpumpe an. Es wird viel über die angebliche „Feindschaft" zwischen Berlinern und Sachsen gewitzelt, doch ein „Preußenmeister" wäre bei meinen Heizungskünsten schon längst explodiert, bestimmt eher als unser Kessel. Unser Glück war eine Kreuzung. Wir mußten warten. Vermutlich ruderte der andere genauso wie wir, dachte ich mir und fragte vorsichtig: „Was heißt denn eigentlich ‚Bante'?"

Mein Meister sah mich an. Ob ich denn kein Billard spielen würde. Nein, meinte ich... Er seufzte. „Ich habe gleich gesagt daß ich keine P 10 kenne und eine Schnellzugberechtigung..."

Doch der Meister lächelte nur. Ich sollte mir keinen „Gopp" machen — schwindeln könne er alleine besser als ich — doch das mit dem Billard... Die eingezogene Feuerbüchse der P 10 verlangte, daß die Kohle, die in die rechte vordere Ecke fliegen sollte, an die linke „Beule" geschaufelt werden mußte. Dadurch bekam sie „Bante" und flog dahin wo sie sollte... — Der nächste Billardsalon ist deiner, dachte ich mir. Diesen Vorsatz habe ich auch ausgeführt — dafür aber auch einige der berühmten grünen Tücher bezahlen müssen — doch jetzt waren wir noch in Falkenberg, und mit leichtem Schauer dachte ich an die Ausfahrt in Riesa, wo es ohne jede Warnung aus dem Flachland gleich ins Gebirge übergeht.

Wir schaukelten über Neuburxdorf, Jacobsthal, Röderau nach Riesa, nahmen Wasser — na ja — und dann...

Die „Bante" half und es galang mir sogar, den Zeiger auf dem Kesseldruckmesser zum Steigen zu bewegen. Einmal knallten sogar die Sicherheitsventile — aber da ging es bereits bergab und der Bläser war ebenfalls offen...

Fast dreißig Jahre ist dieses Erlebnis alt. Ich kenne nicht den Namen meines damaligen Meisters, der heute bestimmt schon im verdienten Ruhestand ist — ich bin ihm jedenfalls dankbar dafür, daß er in kitzligen Situationen das behielt, was man auf der rechten Seite braucht: Einen kühlen Kopf!

Als wir in Chemnitz Hbf auf dem Kanal das Reservefeuer machten, ich meine Pumpen abgeölt hatte und wir uns dann gemeinsam im Eimer unsere Hände wuschen, blinzelte er mich über seine Brillengläser an und meinte: „Kee Unklüg is so groß — wie die Ankst davor... Alle dreie sin mir angegommen — un was hast du gemeent..."

Ja, angekommen waren wir — vielleicht hatten wir auch Glück gehabt, obwohl ich ständig, und das auch noch heute,

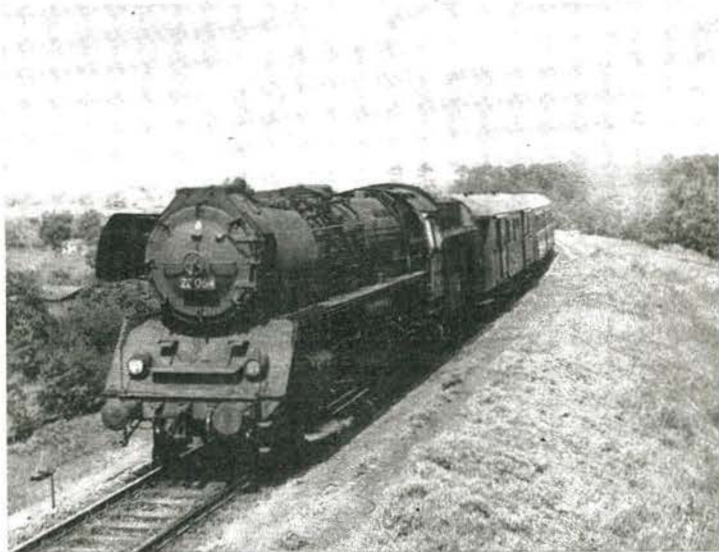


Bild 1 Ein Schnellzug rollt mit der Lok 22 064 durch die Berliner Wuhlheide.

die Ansicht vertrete, daß eine Lokomotive führen kein Würfelspiel ist...
Die Zeiten änderten sich. Aus der 39er wurde die 22er, sie erhielt den Reko-Kessel der 03 und 41er — und damit fraß sie ja fast alles. Da sollte ich eines Tages einen Schnellzug nach Karl-Marx-Stadt, der außerplanmäßig über Dresden geleitet wurde, bis Dresden Neustadt lotsen. Der Meister, ein noch junger Kollege, machte bereitwillig seine rechte Ecke frei und meinte, nun könnte ich....
— Wie hatte doch mein Lehrmeister immer gesagt: Lieber feige sein, als Bruder Leichtsinn einen Gefallen tun... Und ich war feige!
Da ich sowieso die Ansicht vertrat, daß jede Lokomotive, die mehr als zwei Zylinder hat nicht günstig wäre, und ich die P 10 — jetzige 22er so gut wie gar nicht kannte, meinte ich, ich würde ihm schon sagen, wo was wann käme ...
Man muß eines sagen. Mit der 22er war der große Wurf gelungen. Der Heizer „kellte", brauchte keine „Bante" mehr zu beachten, er ließ einfach fallen — und das Sortieren besorgte der Meister mit dem Regler. Vom Glasower Damm an war für den Meister Neuland. Ich wies ihn auf die tückischen Stellen im Bereich des Bahnhofs Zossen hin, den knappen Vorsignalabstand — doch wir fuhren. Kurz vor Drahnsdorf meinte ich, daß jetzt der berüchtigte Uckroer Berg kommen würde. Die Güterzüge, die an seiner Steigung aushauchten, könnte man nicht zählen...
Aha, meinte der Heizer — und sein Meister auch — und dann trug der Linksaußen das hinein, was ein EDK 6 in einem Griff hatte. Der Meister verschrieb der 22er 35% — und als wir den Kamm bei Waldrehna erreichten war das Feuer durchgebrannt. Während die beiden „Ackermänner" sich im Pusten ablösten, fragte der Meister: „Mann, wann kommt denn nun der Berg..." Bestimmt hat er gedacht, den dümmsten Lokführer der Rbd Berlin mitbekommen zu haben — aber schließlich — Berge und Berge können zweierlei sein. Ob er mir heute noch böse ist...? Ich weiß es nicht. Eines stand aber doch für mich fest: Nie wieder eine P 10!



Bild 2 Die Lok 22 079 durchfährt Berlin-Rummelsburg mit einem Schnellzug am 23. April 1962 *Fotos: ZBDR*

Kleinbahnen im Radio

Am 21. August 1981 begann um 16.00 Uhr mit der Ankunft des Zuges aus Göhren auf dem Schmalspurbahnhof Putbus eine Reportage der Redaktion „Wissenschaft" von Radio DDR über Kleinbahnen. Ausgestrahlt wurde die Aufnahme erstmalig am 30. August um 16.00 Uhr auf Radio DDR II. Nach einer Befragung der Fahrgäste des eingetroffenen Zuges nahmen in dem Modernisierungswagen KB 4itr 970 — 811 der Bürgermeister von Putbus, Eisenbahner, Freunde der Eisenbahn und viele Feriengäste Platz. So sorgten Rangiergeräusche der Lok 99 4633 für eine ausgezeichnete Stimmung. Neben allgemeinen Hinweisen über die einstige und noch bestehenden Schmalspurbahnen erfuhr man Interessantes von den Rügenschen Kleinbahnen, speziell vom Betriebsgeschehen. Eisenbahner schilderten Ereignisse aus der Nachkriegszeit und dem strengen Winter 1979/1980. Besonders der harte Winter bewies die Zusammengehörigkeit und die Leistungsfähigkeit eines kleinen Eisenbahnerkollektivs. Freund Kieper von der AG 1/11 aus Berlin ergänzte einiges zur Technikgeschichte der Rügenschen Kleinbahnen. Die musikalische Umrahmung gab das Gitarrenduo „Gleis".

K. K.



Bild 1 Ein Interwiev im Schmalspurbahn-Wagen 970— 811. Am Mikrofon Frau Hübner von Radio DDR.



Bild 2 Putbus am 21. August 1981. Rechts im Bild der Wagen, in dem die Veranstaltung stattfand.

Foto: J. Kieper, Ahrensfelde

REZENSION

Jindrich Bek: atlas lokomotiv, Svazek 1, Historicke lokomotivy, Praha: Nakladatelstvi dopravy a spojů 1979 / Svazek 2, Lokomotivy let 1860—1900 Praha: 1979 / Svazek 3, Lokomotivy let 1900—1918 Praha: 1980

Die Schwierigkeiten bei Erschließung der Dampflokgeschichte sind beträchtlich. Leider gibt es bisher nur wenige tiefgreifende Untersuchungen zu dieser Thematik, die in unserem Land nach 1945 veröffentlicht wurden. Erinnert sei hier an Maedel, „Die deutschen Dampflokomotiven gestern und heute" (Berlin: 1962) oder Nordmann, „Die Dampflokomotive in ihren Hauptentwicklungslinien" (Abh. d. Dt. Akademie d. Wiss. zu Bln., Jg. 1945/46, math.-naturwiss. Klasse, Heft 5, Bln.: 1948). Der den Eisenbahnfreunden in der DDR durch den „Atlas lokomotiv" (Praha: 1970) bekannte Autor Ing. Jindřich Bek wandte sich in seinem bisher dreibändigen Werk der Entwicklung der Dampftraktion auf dem Gebiet der heutigen ČSSR zu.
Umfangreiches Bildmaterial, ein methodisch sehr geschicktes Herangehen an die vielschichtige Problematik und das Bemühen, die wesentlichen technischen Konstruktionsmerkmale aufzuspüren und in die geschichtliche Entwicklung einzuordnen, bestechen bei dieser Arbeit. Sie ermöglichen auch dem fremdsprachigen Benutzer das Eindringen in die Thematik, zumal am Schluß des jeweiligen Bandes eine deutsche, englische und französische Zusammenfassung gegeben wird.

Der inhaltliche Schwerpunkt der drei Bände liegt in der Darstellung der einzelnen Dampflokomotivbaureihen bzw. -bauarten. Während im ersten Band, er umfaßt den Zeitraum etwa bis 1860, die Lokomotiven den einzelnen Bahngesellschaften in Böhmen und der Slowakei zugeordnet werden, befindet sich in den folgenden Bänden die Gliederung nach dem ČSD — Nummernschema. Zum Teil recht sehenswerte Fotos, dort wo sie nicht greifbar waren (Bd. 1), wurden Zeichnungen verwendet, unterstützt durch eine sinnvolle Verknüpfung technischer Details mit wichtigen Daten aus dem Lebenslauf der einzelnen Baureihen (Stationierung, Verbleib usw.), lassen diesen Abschnitt europäischer Dampflokgeschichte plastisch werden. Die aus der transpress-Archivreihe gewohnten Maßskizzen wird der DDR-Leser allerdings vermissen, wenngleich die Anhangstafeln mit den wichtigsten technischen Daten eine Reihe von Anhaltspunkten liefern.
Die kurze Charakteristik der einzelnen privaten Bahngesellschaften im Band 1 dürfte vor allem für die Freunde in unserer Republik aufschlußreich sein. Das Verdienst des „atlas lokomotiv" besteht jedoch darin, eine Übersicht der allgemeinen Konstruktionsmerkmale der Dampflokomotiven vor allem aus der Zeit bis 1900 zu geben. Zahlreiche grafische Darstellungen dokumentieren gut die unterschiedlichen Steuerungsarten. Schornsteinformen oder Radkonstruktionen, um nur einige Beispiele zu nennen.
Da die Nachauflage des ersten Bandes bevorsteht, gibt es sicherlich noch Bestellmöglichkeiten über das LKG Leipzig, Abt. Importbuch.

D. Sch.

Aus für 01.05 in Saalfeld

Letzter D-Zug mit Schnellzugdampflok ist Geschichte

Am 26. September verkehrte letztmalig der D 504 mit der Lok 01 0519. Wie wir bereits wiederholt berichteten, wurde mit Beginn des Sommerfahrplan-Abschnittes 1981 der letzte bei der DR von einer Schnellzugdampflok beförderte D-Zug nur noch gelegentlich mit der BR 01.05 bespannt.
Mit Beginn des Winterfahrplan-Abschnittes 1981/82 werden zunächst noch einige Personenzüge weiterhin mit der BR 01.05 verkehren. Allerdings dürften nur noch wenige Wochen vergehen, bis die letzte dieser Maschinen abgestellt wird. Folgende Züge werden **fallweise** weiter mit der BR 01.05 gefahren:
Strecke Saalfeld—Camburg und Göschwitz—Weimar 4000, 3003, 4004, 4009, 5010, 5033, 6014, 5019 und 4006.
Strecke Saalfeld—Gera—Leipzig
3020, 3023, 8015 (nur Mo—Fr) und 8012 (nur Mo—Fr). Diese Leistungen werden mit folgenden Loks bewältigt: 01 0510, 01 0513, 01 0519, 01 0531 sowie wechselweise 01 0524 und 01 0533. Alle anderen im Heft 5/81 genannten Maschinen der BR 01.05 wurden bereits abgestellt. Wer also nochmals diese Lokomotiven vor planmäßigen Zügen fotografieren will, muß sich beeilen! Als Trost sei ergänzt, daß der P 3004 Saalfeld—Camburg ab Fahrplanwechsel mit der BR 44.0 gefahren wird.
Bis zum Jahresende werden diese Maschinen nach und nach ebenfalls durch Lokomotiven der BR 119 ersetzt. Bereits in den nächsten Tagen ist mit der Ablösung der 01 0510 durch die 119 028 zu rechnen.

Dre.



Die „großohrige" 01 2118 beförderte am 5. September nochmals einen Sonderzug auf der Strecke Arnstadt—Saalfeld—Arnstadt. An dieser vom BV Erfurt des DMV der DDR organisierten Fahrt nahmen etwa 400 Eisenbahnfreunde teil. U. B. z. diese Maschine vor dem P 8015 am 16. Juli 1980 bei Niederpöllnitz.
Foto: Th. Frister, Gera

Abschied im Bw Stendal

Ab 1. Oktober ist nun auch das Bw Stendal mit seinen Einsatzstellen Rathenow und Ketzin dampffrei. Dieses traditionelle Betriebswerk war viele Jahre die Heimat zahlreicher Dampflok-Baureihen, so der BR 03 und 41. Zum Bestand gehörten allerdings zuletzt nur noch Loks der BR 50.35.
Nachdem in den Jahren 1976/77 die Elbbrücke Wittenberge für einige Baureihen aufgrund zu hoher Meterlast gesperrt wurde, konnten die BR 03 und 41 abgegeben werden. Einige 41er fanden in Ketzin (früheres Bw der Osthavelländischen Eisenbahn) kurzfristig ein neues Einsatzgebiet, um vor allem Güterzüge aus Richtung Rathenow über Neugarten nach Ketzin zu befördern. Diese Maschinen wurden dann aber nach Oebisfelde abgegeben, um den dortigen Bestand an Loks der BR 41 zu ergänzen.
Als Reservelok verblieb die 03 2127 in Stendal. 1979 wurde die Halberstädter 03 2154 für kurze Zeit zum Bw Stendal als Heizlok abgegeben.
Im Frühjahr dieses Jahres konnte durch die Zuführung weiterer Dieselloks der Einsatz der BR 50.35 auf 3 Umläufe reduziert werden. Je eine Maschine stand in Stendal, Rathenow und Ketzin unter Dampf. Die gesamte Lokunterhaltung des Bw Stendal wurde ausschließlich in Ketzin vorgenommen. Ketzin ist Endpunkt der heute noch für den Güterverkehr nach Neugarten genutzten Strecke.
Eisenbahnfreunden ist Ketzin sicherlich noch ein Begriff aus den 60er Jahren. Von hier aus fuhren u. a. die drei Lok der BR 75^{62} der ehemaligen Ruppiner Eisenbahn (RE) auf den Strecken Ketzin—Röthehof—Brandenburg Silokanalbrücke und Roskow—Brandenburg Krakauer Tor.
Bis zum 9. November 1970 stand hier die 38 5268 (ex. 38 268, sächs. P 8) im planmäßigen Einsatz. Noch Monate danach war diese Maschine als Heizlok in Benutzung.
Nun ist die Einsatzstelle Ketzin aufgelöst worden. Seit 1893 waren hier Dampflokomotiven beheimatet. Damals erhielt die Kleinstadt Ketzin durch den Bau der zunächst von der Firma Lenz & Co. betriebenen regelspurigen Kleinbahn nach Nauen Eisenbahnanschluß.
Damit ist wiederum ein Stück Eisenbahngeschichte zugunsten einer modernen Traktion abgeschlossen worden.
Künftig werden nur noch einige wenige Loks der BR 50.35 als Dampfspender im Bw Stendal genutzt.
Die Lokführer der Einsatzstelle Ketzin verrichten nunmehr ihren Dienst im naheliegenden Bw Wustermark.

Ja.

Mitteilungen des DMV

Einsendungen zu „Mitteilungen des DMV" sind bis zum 4. des Vormonats an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes der DDR, 1035 Berlin, Simon-Dach-Straße 10, zu richten.
Bei Anzeigen unter „Wer hat — wer braucht?" Hinweise im Heft 7/1981 beachten!

Bezirksvorstand Magdeburg
Am 22. November 1981 von 10—14 Uhr Modellbahn-Tauschmarkt im Karl-Marx-Saal des Magdeburger Hbf. Eintritt: 1,— M/Person. Platzbestellung mit Angabe der Tauschartikel bis zum 10. November 1981 an: R. Korittke, 3011 Magdeburg, PSF 48.

AG 4/38 — Weißenfels
Am 21. November 1981 von 9—14 Uhr Modellbahn-Tauschmarkt im Kulturraum des Bahnhofs Weißenfels. Tischplatz: 1,— M. Tischbestellungen sind bis zum 31. Oktober 1981 zu richten an: Gunter Kuhno, 4850 Weißenfels, PSF 105.

AG 1/38 — Berlin
Die AG sucht noch handwerklich befähigte Mitglieder; insbesondere Elektriker/Elektroniker zur Mitarbeit an der H0-Gemeinschaftsanlage. Meldung montags ab 17 Uhr im Bahnhof Berlin-Mahlsdorf, ehem. Stellwerk Kdo.

9630 Crimmitschau
Zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft werden noch Interessenten gesucht. Meldung bei Herrn Karl Singer, 9630 Crimmitschau, Silberstr. 26.

Modellbahnausstellungen finden wie folgt statt:

8122 Radebeul 2
Vom 20. bis 29. November 1981 im Klubhaus „Heiterer Blick" Radebeul-West. Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 16.00—18.30, Samstag und Sonntag 10—12 und 13—17 Uhr.

9122 Adorf (Erzgeb.)
Vom 28. November bis 6. Dezember 1981 im Gartenheim „Wiesengrund" Adorf (Nähe Bahnhof). Öffnungszeiten: Montag, Dienstag, Freitag 17—19 Uhr, Samstag und Sonntag 10—18 Uhr.

9540 Zwickau
Vom 7.—8., 13.—15., 20.—22. November 1981 in Planitz, Schreberheim „Heimattreue" — Leibeltstr. 2. Fahrverbindung: Bus Richtung Neuplanitz u. Niederplanitz.
Öffnungszeiten: Freitag 15—18 Uhr, Samstag u. Sonntag 10—12 u. 13—18 Uhr. Samstag von 14—18 Uhr Souvenirverkauf.

7200 Borna (Bez. Leipzig)
Vom 17. bis 25. Oktober 1981 im Kulturhaus der Gewerkschaften „DSF". Öffnungszeiten: Montag bis Freitag 14—18 Uhr, Samstag u. Sonntag 10—18 Uhr.

2700 Schwerin
Am 14. und 15. November 1981 von 10—18 Uhr im Klubhaus der Eisenbahner Schwerin, Herbert-Warnke-Str. 13

4308 Thale (Harz)
Vom 19. bis 29. November 1981 im „Klubhaus der Hüttenarbeiter". Gezeigt werden u. a.: eine H0-Großanlage, eine Anlage „Harzquerbahn" sowie zahlreiche Heimanlagen; außerdem Dia-Ton-Vorträge über die Selketalbahn.

6600 Greiz
Am 21., 22., 28. und 29. November 1981 im Kulturhaus „Richard Schiller" des VEB Papierfabrik Greiz. Öffnungszeiten: jeweils 9—18 Uhr.

8312 Heidenau
Vom 21. bis 29. November 1981 im Kulturhaus „Aufbau", Heidenau, Dresdner Straße 25. Öffnungszeiten: Montag—Freitag 16—18 Uhr und Samstag und Sonntag 10—18 Uhr (mit Tauschmarkt).

Wer hat — wer braucht?

10/1 Biete: H0, BR 23, 24, 50, 64, 80, 81, 89; div. Wagenmodelle (P.-u. G-Wg); 8 Pilz-Weichenantriebe; Tender BR 55
10/2 Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; „01 bis 96".
10/3 Biete: Eisenbahnliteratur. Suche: Trix-Material bis 1945.
10/4 Biete: H0, 2 × E44, 1 × E11. Suche: Rollwg $H0_m$ (Herr)
10/5 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1975—1979; Sammlung „Eisenbahnrecht" mit den wichtigsten Dienstvorschriften.
10/6 Biete: $H0_m$, BR 99 (Herr); Bausätze: H0, Rathaus, Bahnhofstr. 5 u. 7; TT, Kirche Börnichen. „Der Modelleisenbahner" 2/72, 3/73, 3 u. 7/79. „Das Signal" 3/62, 11/64, 14/65, 15/65, 26/68, 35/70. „Bauten auf Modellbahnanlagen". Suche: Lok in $H0_e$ od. TT_m; Modellbahnbücherei Bd. 3, 6.
10/7 Suche: Bilder, Maßskizzen od. sonstiges der BR 41 Einheitslok.
10/8 Biete: BR 64. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1964, 1965; „Kleine Eisenbahn — kurz u. bündig"; „Auf kleinen Spuren"; „Lexikon Modelleisenbahn".
10/9 Biete: BR 17 (Eigenbau) im Tausch gegen BR 01^{1-1}; 39 od. 95 (Eigenbau) u. Lokschilder der BR 50, 36, 84 u. 52 3820 bzw. 52 6313 gegen ETA.
10/10 Suche: Rollendes Material $H0_e$ (außer Technomodell)
10/11 Suche: funktionsfähige Drehscheibe in TT.
10/12 Biete: „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 1973—1979; „Schienenfahrzeuge 6/71—5/79; „Triebwagen-Archiv"; „Verzeichnis der dt. Lokomotiven" 1963, v. Griebl/Schadow. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1979; ältere Literatur; Material über afrikanische Bahnen (auch leihw.); rollendes Material H0, $H0_m$ (nur Tausch).
10/13 Biete: div. Modelleisenbahnkalender u. Eisenbahnkalender. Suche: „Die Selketalbahn"; Dampflok-, Bw- u. Gattungsschilder. (Nur Tausch.)
10/14 Suche: Fotos von den BR 84 u. 86 mit Reisezugwg. der Bauart „Altenberg".
10/15 Biete: Eigenbau, Straßenbahnmodelle H0 (TT-Gleis). Suche im Tausch: EKD, Ständerbohrmaschine u. Drehbank mit Zubehör u. Transmissionen; Schleifbock; „Straßenbahn-Archiv".
10/16 Biete: „Die dt. Dampflokomotiven — gestern u. heute"; 25 Straßenfahrzeuge H0 (ält. Bauart, DDR-Prod.). Suche: „Schmalspurbahn-Archiv"; „50 Jahre Leipziger Hbf" TT, BR 50^{40}.
10/17 Suche in H0: BR 42, 55, 75, 89; ETA 177 mit Antrieb sowie Langenschwalbacher-Personenwg; Kursbücher DR vor 1958.
10/18 Suche: Kursbücher DR vor 1968.
10/19 Biete in H0: Doppelstockzug (4-teil., beleuchtet); BR 23 u. 5 Oberlicht-D-Zugwagen; Vorsignale (Dauerstrom) div. Pilz-Schwellenband; Schienenprofil (verkupfert). Suche in H0: BR 03 u. 84.
10/20 Suche: H0, BR 84, 91, 89; Schmalspurmaterial (Herr) u. E 70, TT, (technomodell).
10/21 Suche: „Die Spreewaldbahn".
10/22 Biete: BR 80, H0; „Das Signal" Hefte 21—24, 29—31, 33, 35. Suche: „Das Signal" Hefte 1—19 u. 28; „E-Lok-Archiv; Archiv"; „Diesellok-Archiv". In H0: Piko-Modelle der ES 499.0 u. E 499.2 der CSD

10/23 Biete: $H0_e$-Anlage. Suche: $H0_m$-Fahrzeuge.
10/24 Suche: $H0_e$ (1:87), Dampfloks u. Triebwg. (auch Eigenbau).
10/25 Suche: „Die Spreewaldbahn"; „Dampflok-Archiv 2".
10/26 Suche: „Dampflok-Archiv 2".
10/27 Suche: „Die Eisenbahn in Wort u. Bild", Teil 2, (von Czygan); „Diesellok-Archiv"; „Ellok-Archiv"; „Uns gehören die Schienenwege"; „Deutsche Dampflokomotiven gestern u. heute"; „Dampflokomotiven 01-96" sowie in TT Loks u. Wagen.
10/28 Suche dringend Bilder u. Hinweise über Lok 86 423 — (leihweise).
10/29 Suche: rollendes Material u. Zubehör in Nenngr. 0 (vor 1945) sowie $H0_m$ (Herr, neuwert.); Fotos vom Betriebseinsatz der Lok 75 515.
10/30 Biete: H0, BR 23, 50, 80, 42 (ohne Tender u. Vorläufer). Suche: Schmalspurfahrzeuge $H0_e$ u. $H0_m$; BR 84; Fuhrwerke; „Modellbahn u. Landschaft"; „BR 01-96"; Dietzel-Signale; „Der Modelleisenbahner" 1952—1954; „Das Signal" 1, 5, 6.
10/31 Biete: „Modelleisenbahnkalender" 1976, 1978; „Der Modelleisenbahner" Jahrg. 22—29 kompl.; „Modellbahn-Praxis" 1—15; Modellbahnbücherei 1—10; Eisenbahnjahrbuch 1977, 1978, 1979; „Rangier-Diesellokomotiven"; „Lexikon Stellwerksdienst A—Z".
10/32 Biete: Fabrikschild vorm. Schwartzkopff Nr. 10 442. Suche: Dampflokfotos; „Baureihe 01; Dampflokmodelle.
10/33 Biete: „Der Modelleisenbahner" Hefte 9, 12/78; 1, 2, 11/79; 6, 9, 12/80. Suche: „Der Modelleisenbahner" Hefte 2, 6/77; 1, 2, 4/78; Jahrg. 1975 u. 1976 sowie Material (Photos, Skizzen, Prospekte udgl.) über die FKB.
10/34 Biete: 4-achs. Pers.-Wg, $H0_e$ (tm). Suche: 4-achs. 0- u. G.-Wg, $H0_e$; Dietzel-Signale.
10/35 Biete: H0, BR 23, 50, 78 (Eigenbau). Suche: BR 42 (Gützold); ETA 177; E 70 (TT); Lokarchiv Bd. I, II.
10/36 Suche: „Baureihe 01".
10/37 Biete: TT, Gehäusebausatz VT 601/602; V 60. Suche: Informationsmaterial über die Strecken Brandenburg—Röthehof und Nauen—Ketzin (auch leihw.); Kursbücher der DR 1946—1965; „Ellok-Archiv"; „Die Spreewaldbahn"; rollendes Material in TT (außer von BTTB); Drehscheibe od. Schiebebühne in TT.
10/38 Biete: „Der Modelleisenbahner" Hefte 5—7/68, 5/69, 9—12/72. Suche: 4/69, 1, 2, 4/72.
10/39 Suche: funktionst. Drehscheibe in H0 und TT.
10/40 Biete: „Für unser Lokarchiv"; „50 Jahre Berliner S-Bahn" Modelleisenbahnkalender 1979. Suche: Eisenbahnjahrbuch 1980; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Die Spreewaldbahn"; „Baurreihe 01"; alte Kursbücher u. NV-Fahrpläne.
10/41 Suche: BR 91; 84; ETA; sowie Original-Dampflokschilder.
10/42 Biete: „Verzeichnis der dt. Lokomotiven 1923—1963"; „Der Modelleisenbahner" 5/55, 7/76, 12/80; Nummernschilder 38^{10-40}, 58^{10-21}, 65^{10}, 93^{5-12}. Suche: Eisenbahnliteratur; Eisenbahnjahrbuch 1963, 1965; Nummernschilder u. a. 01, 03, 24, 42, 43; in H0: 01^5, 38, 41, 42, 44, 50, 84.
10/43 Suche: „Die Baureihe 01"; „Die Selketalbahn"; „Die Spreewaldbahn"; „Kleinbahnen der Altmark".
10/44 Biete: „Uns gehören die Schienenwege"; „Stadt und Verkehr". Suche: „Die Baureihe 01"; „Schmalspurbahn-Archiv"; „Reise mit der Dampfbahn"
10/45 Suche: Lokschild BR 01.
10/46 Biete: $H0_m$, Personenwg (Eigenbau); Eisenbahnjahrbuch 1967. Suche: Material über die Schmalspurbahnen von Mügeln, Thum u. Wilsdruff; $H0_e$-Personenwg; Güter- u. Packwg; Rollblöcke u. -wagen; Lokomotiven; Kursbücher DR vor 1970; Fahrkarten von Schmalspurstrecken.
10/47 Biete in H0: Kö (Eigenbau). Suche: „Dampflok-Archiv 2, 3"; „Schmalspurbahn-Archiv".
10/48 Biete: „Modellbahn-Handbuch"; H0, E 44 131. Suche: „Der Modelleisenbahner" 1968—1973 Gebunden; Dampfloks in N; BR 01, 52.
10/49 Biete: NV-Fahrpläne; versch. Bildmappen NV. Suche: Bildmappe Straßenbahn Halberstadt; „Schmalspurbahn-Archiv"; Betriebsgeschichte Strab. Halberstadt.
10/50 Suche: „Dampflok-Archiv 3".
10/51 Biete: zwei einflügl. Dietzel-Signale. Suche in H0: div. Lokomotiven.
10/52 Biete: „Der Modelleisenbahner" 1956—1979 geschl. Jahrg. u. Einzelhefte; „Triebwagen-Archiv"; $H0_e$-Schmalspurfahrzeuge. Suche: „Dampflokomotiven Normalspur BR 01—96"; Dampfloks H0; insbes. BR 84 u. 91; Schmalspurfahrzeuge $H0_m$.

Bei den nachfolgenden zum Tausch bzw. Verkauf angebotenen Artikeln handelt es sich um Gebrauchtwaren, die in der DDR hergestellt oder die importiert und von Einrichtungen des Groß- und Einzelhandels vertrieben worden sind.

Tausche Dampflokarchiv Band 4 gegen Band 2. **F. Reinhold, 9513 Langenbach,** Str. d. Friedens 7

Suche dringend in Nenngr. H0 Dampfloks der BR 50, 42, 80 zu kaufen. **Jürgen Weißhaupt, 5500 Nordhausen,** Hohensteiner Str. 21

Tausche **„Schmalspurbahn-Archiv"** gegen **„Schiene, Dampf u. Kamera".** **Matthias Mühlberg, 8210 Freital,** Dresdner Straße 242

Biete Dampflok- u. Schmalspur-Archiv, BR 01, suche Eisenbahnliteratur, TT-Modelle. **A. Stärk, 7030 Leipzig,** Nixenweg 26

Biete „Historische Bahnhofsbauten" **Suche** „Die Harzquer- u. Brockenbahn", nur Tausch. **W. Schmidt, 4901 Unterschwöditz,** Dorfstr. 1a

Verk. „Der Modelleisenbahner" geb., Jg. 1960, 1970, 1973 — 1980. **Gerhard Thierbach, 9300 Annaberg-Buchholz,** PF 80

„Der Modelleisenbahner" Jg. 1–22, gebunden od. ungeb., zu kauf. ges.
Hibsch, 4020 Halle, Schulstraße 6

H0-Tausch! Biete BR 23, 50, 52. Suche BR 84 oder Eigenbaumodell.
P. Wieland, 5230 Sömmerda, Gartenstraße 24

Verkaufe Schmalspurwagen $H0_e$, 60,– M.
Horst Flader, 1160 Berlin, Fuststraße 4

Kaufe Modelleisenbahner, Jahrg. 1970–1980. **J. Steinert, 1185 Berlin,** Wolfmarsteig 34/40-17, Tel.: Berlin 6 77 00 41

Suche elektr.-def.
N-Weichen,
auch ohne Stellkasten und
„Der Modelleisenbahner"
Hefte 1–4/79.
Schulz, 5020 Erfurt, Mainzerhofplatz 1

Suche
„Der Modelleisenbahner",
Jg. 1–26, Modelleisenbahnkalender, „Die Selketalbahn", „Kleinbahnen der Altmark" u. ä.
Valdeig, 6900 Jena, Maxim-Gorki-Straße 18

Eisenb.-Schienen, Weichen und Zubehör f. Spur 0 u. 1, ab 1,– M zu verk. **H.-J. Schneider, 9270 Hohenstein-Er.,** Weinkellerstraße 33

Biete „Die Selketalbahn" **Suche** „Kleinbahnen der Altmark" od. **„Die Spreewaldbahn" M. Schröder, 8250 Meißen,** Gellertstraße 6

Verkaufe H0-Anlage m. 3 Trafos, 13 Loks, 25 Wg., 800,– M, ME 1971–1978, Loks H0, BR 50, 80, E 44 (alt), E 46, V 200. **Suche** ME 1952–1957, Eisenb.-Jb. 1970–1972, ME-Kal. 1961–1967, E-Lok-, Diesellok-, Triebwg.-, Reisezugwagenarchiv, H0-Lok, BR 84, 41, 03, 99, E 63, ETA.
E. Knechtel, 4350 Bernburg, Hallesche Straße 4

Verkaufe wegen Platzmangel
H0-Mat. f. kompl. Anl., 11 Loks, 62 Wagen, 24 Weichen, Gleismat., Signale, Gebäude, viel Zubeh. (Straßenfahrz., Figuren), nur zus., für 900,– M
Friedrich Diner, 5505 Ilfeld, Schmiedestraße 13

Suche „Der Modelleisenbahner"
Heft 1, Sept. 1952, Hefte 10 bis 12/1954, Heft 1/1955, Heft 5/1956, Hefte 5–12/1957, Hefte 1–12/1958, Hefte 1–12/1959, Hefte 1–12/1960, Hefte 1–12/1961, Hefte 1–12/1962, Hefte 1–3 u. 5–9/1963, Hefte 2 u. 5 und 7–8/1964, Hefte 1–6/1965, Hefte 1–6/1966, Hefte 2–8/1967, Hefte 1–2 u. 4–8 u. 12/1938, Hefte 1–2 u. 5–8/1969, Hefte 1–6 u. 8–12/1970, Hefte 1–2 u. 4–9 u. 12/1971.
Spindler, 1136 Berlin, Mellenseestraße 21

Vorbild und Modell einer Kleinbahnlok

Nachdem am 8. Dezember 1945 die ehemaligen 750 mm-spurigen Jüterbog—Luckenwalder Kreiskleinbahnen wieder eröffnet und durch das damalige Landesverkehrsamt Brandenburg mit dem Sitz in Potsdam als „Luckenwalde-Jüterboger Kleinbahn" weiter betrieben worden sind, wurden u. a. drei zweiachsige Baulokomotiven eingesetzt.

Eine dieser Maschinen hat unser Leser Otto Kühnisch aus Luckenwalde — seine H0-Anlage stellten wir im Heft 5/78 auf den Seiten 133 bis 135 vor — in der Nenngröße $H0_m$ nachgebaut.

Das Vorbild dieser Lokomotive wurde 1935 von der Firma Orenstein & Koppel mit der Fabrik-Nr. 12 596 an einen Baubetrieb verkauft. Nach dem 2. Weltkrieg kam sie einige Jahre zu der genannten Bahn, erhielt dort aber keine Betriebsnummer, weil die Lok nur angemietet worden war. 1953 übernahm das Mansfeld-Kombinat diese Maschine.

Für die Herstellung des Modells dienten alte Lokgehäuse. Das Fahrwerk entstand aus dem Unterteil der BR 92 von TT, jedoch wurde ein N-Motor eingebaut. Herr Kühnisch schreibt u. a.:

„Es ist zwar kein Supermodell geworden, aber immerhin eine unersetzliche Lok auf meiner Anlage." Wir meinen auch, daß dieses Fahrzeug durchaus zur Bereicherung an rollendem Material auf Schmalspuranlagen beitragen kann.

Selbst gebaut

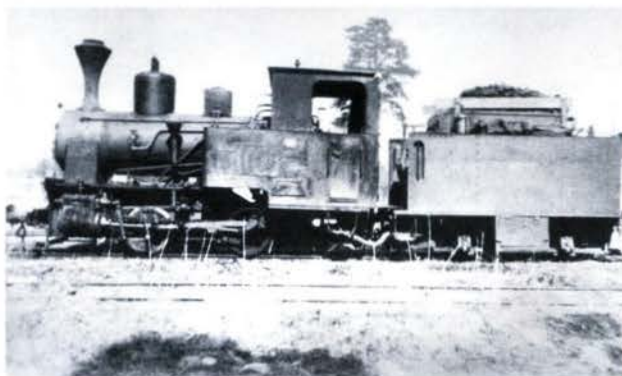


Bild 1 Lok „Ernst" auf dem von 1945 bis 1947 vorhanden gewesenen Endbahnhof Luckenwalde an der F 101 im Jahre 1946!



Bild 2 Das Modell auf der Anlage von Herrn Kühnisch, die inzwischen mit einer Schmalspurbahn erweitert wurde.

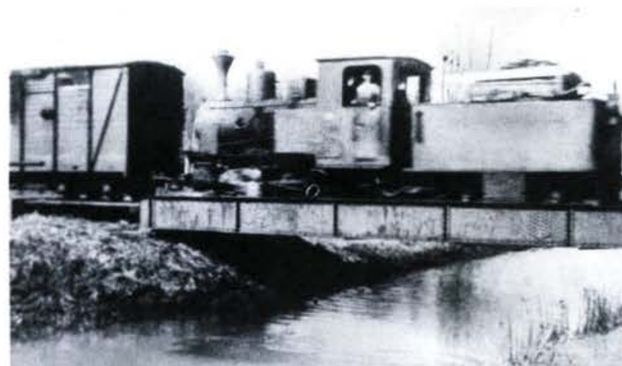
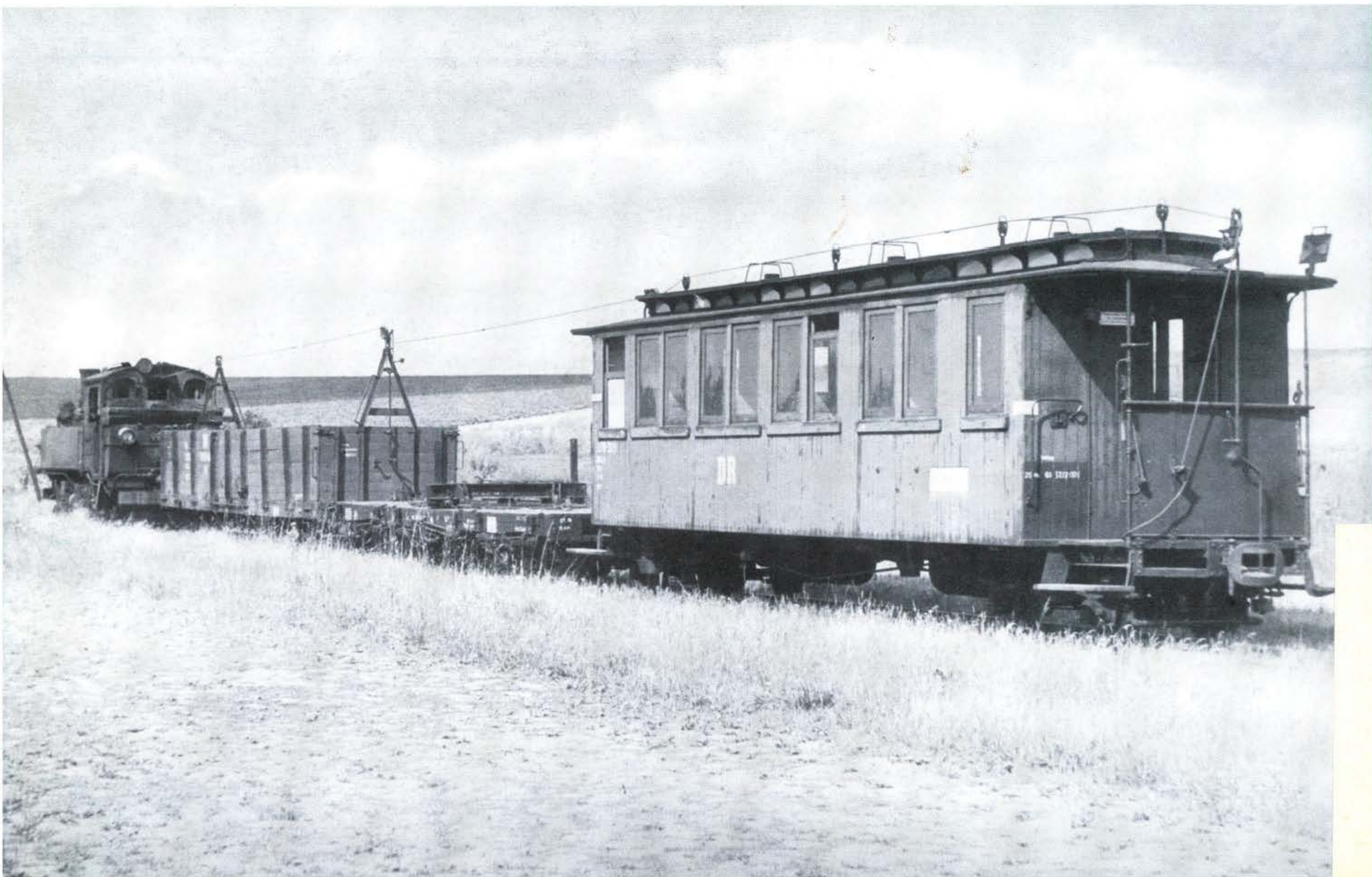


Bild 3 Ein Zug der Kleinbahn überquert mit der Lok „Ernst" bei Luckenwalde die Nuthebrücke. Diese Aufnahme entstand ebenfalls im Jahre 1946.



Bild 4 Auch das Modell überquert die von dem Studenten Mathias Vogel aus Luckenwalde u. a. nachgestaltete Nuthebrücke.

Fotos: O. Kühnisch, Luckenwalde



ISSN 0026-7422